DELMIR JOSÉ VALENTINI

ATIVIDADES DA *BRAZIL RAILWAY COMPANY* NO SUL DO BRASIL:

A INSTALAÇÃO DA *LUMBER* E A GUERRA NA REGIÃO DO CONTESTADO

(1906 – 1916)

Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação em História, da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em História

Orientadora: Profa. Dra. Núncia Santoro de Constantino

Porto Alegre

2009

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

V161a Valentini, Delmir José
Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do contestado: 1906-1916 / Delmir José Valentini. – Porto Alegre, 2009.
301 f.

Tese (Doutorado em História) – Fac. de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.
Orientadora: Profª. Drª. Núncia Santoro de Constantino

1. Brasil – História. 2. Santa Catarina – História – Contestado. 3. Ferrovias – História. 4. Santa Catarina – Colonização. I. Constantino, Núncia Santoro de. II. Título.

CDD 981.056
981.64

Bibliotecária Responsável: Salete Maria Sartori, CRB 10/1363

DELMIR JOSÉ VALENTINI

ATIVIDADES DA *BRAZIL RAILWAY COMPANY* NO SUL DO BRASIL: A INSTALAÇÃO DA *LUMBER* E A GUERRA NA REGIÃO DO CONTESTADO (1906 – 1916)

Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação em História, da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em História

Aprovada em 12 de janeiro de 2009

Profa. Dra. Núncia Santoro de Constantino – Orientadora

Profa. Dra. Marli Auras – UFSC

Profa. Dra. Claudia Musa Fay – PUC-RS

Profa. Dra. Maria Letícia M. Ferreira - UFPEL

Profa. Dra. Heliane Müller de Souza Nunes – PUCRS/FACE

À minha esposa Idianara e aos meus filhos
Ricardo Eusébio, Naiara Letícia e Gustavo Eurico
que dividem comigo sonhos e desafios, lutas e dificuldades,
ternura e carinho.

AGRADECIMENTOS

> Se não houver frutos, valeu a beleza das flores... Se não houver flores, valeu a sombra das folhas... Se não houver folhas, valeu a intenção da semente...
>
> Henfil

Pelos resultados, acreditamos que o esforço para realização desta obra foi de relevância, mas só chegamos ao final graças aos colaboradores e incentivadores que nos acompanharam nesta jornada. Juntos, concluímos esta pesquisa: ela é, pois, o resultado de esforço coletivo. Seria impossível realizá-la sem auxílios tão significativos de tantas pessoas.

Agradeço à minha orientadora, Professora Doutora Núncia Santoro de Constantino, que, com carinho, realizou uma firme, tranqüila e competente orientação.

Ao historiador Todd A. Diacon, que sempre foi solícito em nos atender e também dispôs de sua sabedoria e de sua experiência para nos acompanhar pelos arquivos nos Estados Unidos, na University of Tennessee Space Institute e também encaminhou documentos imprescindíveis para esta pesquisa.

À PUC, através da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas e do Programa de Pós-Graduação em História, que nos acolheu com os projetos de Mestrado e Doutorado. Ao Coordenador do Programa, Dr. Helder da Silveira Gordim, aos demais docentes e aos colegas Vera Lúcia Maciel Barroso, Ana Maria Sosa Gonzalez, Ismael Vanini, Nilson Mariano e também a Carla e ao Davi.

Entre os autores, colaboradores e incentivadores deste estudo, minha gratidão: ao Romário José Borelli, que dispôs de seu arquivo e sempre me incentivou; ao Sergio Campos e à Silvia, que me acolheram quando da busca de documentos em arquivos do Rio de Janeiro; ao Prof. Dr. Paulo Roberto Seda, da UERJ, que conseguiu raras publicações; ao Dr. Mario César Brinhosa, que garimpou importantes documentos em São Paulo; ao João Pedro Carneiro e à Adriana Selau Gonzaga, que realizaram o trabalho de correção gramatical; ao Ludimar Pegoraro, que dispôs de sua experiência acadêmica; à Jozette Dambrowski, que indicou vários

depoentes e que acompanhou entrevistas, gravando, fotografando e auxiliando; ao Joeli Laba, que disponibilizou o seu rico acervo fotográfico; ao Professor Nilton João Preveda e à Professora Ana Rita Dourado, que colocaram à disposição seus conhecimentos; ao Arcângelo Marangoni, Juliano Rossi, José Carlos Radin, Inês, Elis, Gislaine, Liliane, Márcio e Fagundes pela ajuda; ao Fernando Tokarski, que dispôs de seu acervo fotográfico; ao Vicente Telles e ao Ivair Fuzinato (Pinduca), parceiros em diversos trabalhos, comprometidos com a História do Contestado; a Ezequiel Teodoro da Silva, Milton Cleber Amador, Solange, Noeli, Sandra, Samira, Leandro, Carlinhos e demais colegas e acadêmicos de Concórdia, pelas agradáveis interlocuções; a Paulo Pinheiro Machado, Márcia Janete Espig, Tânia Welter, Suzana Cesco, Miguel Xavier, Almir Rosa, Celso Martins, Pedro Spautz, Ivone De Geroni, Eunice Nodari, Rita Pietrowski Peixe, Antonio Pedro Tessaro, Gilson Nachtigal, Aldair Goetten de Moraes, Lia Dalfré e Alexandre Assis Tomporoski, pelas trocas de experiência. À Maria Inês Morona Ramos, pela ajuda na transcrição das entrevistas; ao Sylvio Back, Zeca Pires, Maria Emília e Ivan de Sá, da produção do documentário *Contestado: restos mortais*, que também contribuíram para este trabalho; ao Gerson Witte, que criou bela charge; ao Airton Leite, que contornou os meus tropeços na Informática; ao pesquisador Onofre Berton, que disponibilizou o “Memorial da *Lumber*”; ao César Pacheco e Aglaê, de Três Barras, Santa Catarina, que dividiram comigo interessantes histórias da *Lumber;* ao Geraldo Rosa, Silse, Edgar, Aldo, Salete, Julio, professores e acadêmicos de História de Curitibanos, pela convivência e pela confiança; ao Frei Evaldo Valdir de Freitas, ao Gentil Schiavenin e ao Pedro Felisbino de Taquaruçu, pela amizade e pela confiança; aos colegas de História: Silvino Scolaro, Pedro Oliveira, João Augusto, Julio Corrente, Antônio Claudino e Maria de Fátima, pela convivência e aos colegas da Escola de Educação Básica Dante Mosconi e do Colégio de Aplicação, que acompanharam as entrevistas.

Meu agradecimento especial às trabalhadoras, aos trabalhadores da *Lumber* e aos seus descendentes que dispuseram de tempo e de

paciência para contar interessantes histórias. Com carinho, agradecemos a acolhida em suas casas, os relatos de memórias, os documentos e as fotografias que disponibilizaram, assim como a indicação de pessoas conhecidas para também participarem da pesquisa. Ao nominá-los, estendemos agradecimentos aos seus familiares: Miguel Jaskuf, Jucy Varela, Tercia Oswalda de Oliveira, Marta Gura Kalempa, Valdomiro Noga, Luiza Shelemberguer Sczcherbowski, Abigail Pacheco Bishop, Ladislau Olcha, Helma Bishop Cordeiro, Pedro Moskwen (*in memoriam*), Leopoldo Padilha, José Kraus Sobrinho, Lauro Dobrochinski, Mario Manoel Joaquim, José Moyses, Ninpha Ferreira de Oliveira, Cely Ferreira Tramujas e Elvino Moreira.

Ao Assis, do Cartório de Lebon Régis; ao Nelcir Tesser, do Arquivo Histórico de Caçador; à Patrícia e à Caroline, do Museu Histórico e Antropológico de Caçador; à Giovania Glória Nunes e a Adalberto Ribeiro da Silva, do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina; a Carlos Alberto Cavalheiro, da Biblioteca Pública de Santa Catarina; a Canísio Miguel Morch, da Biblioteca Pública do Paraná; a Roseli Pereira Lima do Arquivo Público do Paraná; a Alain Nascimento, do Cartório de Paz da Comarca de Curitibanos-SC; a Fernando Tokarski, do Arquivo Municipal de Canoinhas; a Célia de Marco, da Biblioteca Primo Tedesco da UnC-Caçador-SC e a Jozette Dambrowski, da "Associação Cultural Pe. Tomás Pieters" de Matos Costa-SC.

Finalmente, minha gratidão à família Valentini. Aos meus pais, Guerino Valentini (*in memoriam*) e Assunta Zanco Valentini, aos meus irmãos Dirceu, Terezinha e Delci que, embora com dificuldades, em um dia de verão da penúltima década do século XX, encaminharam-me para cursar o Segundo Grau no Seminário Diocesano de Chapecó, Santa Catarina. Agradeço a convivência e o carinho de Nilda, Moacir, Marlene, os sobrinhos: Dircela, Keila, Pedro, Géssica, Jorge Diego, Diana, Karine, Laura, Dirceu Junior, Jonathan e Giovani. À família De Castro: Neir, Ofélia, Valdemir, Jaqueline, Everaldo, Marizete e os sobrinhos: Franciele, Verônica, Aline Tabita, Ronaldo, Oberdan e Ana Carolina. Aos meus filhos Gustavo, Naiara e Ricardo, boas sementes, e à esposa Idianara, por tantas folhas, flores e frutos.

RESUMO

VALENTINI , Delmir José. **Atividades da *Brazil Railway Company* no Sul do Brasil**: a instalação da *Lumber* e a Guerra na Região do Contestado (1906-1916). Porto Alegre: PUCRS, 2009. 301 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2009.

Esta tese analisa a atuação da *Brazil Railway Company, holding* criada por Percival Farquhar em 1906 nos Estados Unidos e que atuou na Região do Contestado nos ramos ferroviário, madeireiro e colonizador. Através da subsidiária *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* a *Brazil Railway* instalou um grande complexo madeireiro extrativo exportador e promoveu a colonização de terras concedidas ou compradas, estabelecendo imigrantes e colonos nas áreas desmatadas.

Durante o período de 1906 a 1916, a Região do Contestado passou por um processo de profundas transformações, que provocaram mudanças econômicas, sociais, culturais, políticas e ambientais. Estas mudanças foram fatores decisivos na deflagração da luta armada desencadeada em 1912, que se estendeu até 1916 e foi denominada de Guerra do Contestado.

A eclosão da Guerra do Contestado é abordada no contexto das transformações ocorridas com a inauguração da ferrovia São Paulo-Rio Grande, que cortou verticalmente a Região do Contestado em 1910, o início das atividades madeireiras e colonizadoras da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* em 1911 e a conseqüente ocupação das terras para projetos de colonização.

Os antigos moradores da Região do Contestado, muitos dos quais posseiros que ocupavam as terras devolutas que foram concedidas a *Brazil Railway Company*, revoltaram-se e destruíram estações ferroviárias, queimaram a madeireira da *Lumber* de Calmon e atacaram os colonos instalados pela Companhia no Rio das Antas. A Guerra do Contestado deixou um saldo de, aproximadamente, 8.000 mortos, a grande maioria, sertanejos pobres que viviam na Região do Contestado.

Este estudo foi elaborado a partir de uma pesquisa documental fundamentada nos arquivos públicos e particulares, nas bibliografias sobre o tema e, também, através da história oral, a partir de entrevistas realizadas com antigos trabalhadores da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* e seus descendentes.

Palavras-chave: 1. História do Brasil – História de Santa Catarina – História do Contestado. 2. Ferrovias – Madeireiras – Colonização - Guerra do Contestado.

ABSTRACT

VALENTINI , Delmir José. **Atividades da *Brazil Railway Company* no Sul do Brasil**: A instalação da *Lumber* e a Guerra na Região do Contestado (1906-1916). Porto Alegre: PUCRS, 2009. 301 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2009.

This thesis analyzes the performance of Brazil Railway Company, holding company created by Percival Farquhar in 1906 in the United States and it acted in the Region of Contestado at railway, timbering and colonizing branches. Through the subsidiary Southern Brazil Lumber & Colonization Company, Brazil Railway installed a large timber complex extractive exporter and promoted the colonization of land granted or acquired setting immigrants and settlers in deforested areas.

During the period from 1906 to 1916 the Region of Contestado went through a process of profound transformations that provoked economic, social, cultural, political and environmental changes. These changes were crucial factors in the outbreak of armed struggle unleashed in 1912 which was extended until 1916 and it was named the Contestado War.

The outbreak of the Contestado war is addressed in the context of changes occurred with the opening of the railroad Sao Paulo-Rio Grande, which cut vertically the Region of Contestado in 1910 and it was the beginning of timbering and colonizing activities of Southern Brazil Lumber & Colonization Company in 1911 and the consequent occupation of land for projects of colonization.

Former residents of the Contestado Region, many of them, settlers who occupied the vacant lands that were granted to Brazil Railway Company, revolted and destroyed railway stations, burned the timber Lumber of Calmon and attacked the settlers installed by the Company in Rio das Antas. The war of Contestado left a balance of approximately eight thousand deaths, the vast majority, poor country people who lived in the Contestado Region.

The study was compiled from a documentary research based on public and private archives, bibliographies on the subject, and also through oral history from interviews with former employees of the Southern Brazil Lumber & Colonization Company and their descendants.

Keywords: 1. History of Brazil - History of Santa Catarina State - History of Contestado. 2. Rail - Timbering - Colonization - War of Contestado.

LISTA DE FIGURAS

LISTA DE QUADROS

LISTA DE SIGLAS

BRC – *Brazil Railway Company*

SBL&CC – *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*

EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande

EFMM – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

BCPC – *Brazil Cattle and Packing Company*

SRC – *Sorocaba Railway Company*

CMEF – Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

URC – *Uruguai Railway Company*

FOM – Floresta Ombrófilo Mista

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

FFCH – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas

PPGH – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação

UERJ - Universidade Estadual do Rio de Janeiro

UNICAMP – Universidade de Campinas

APRJB – Arquivo Público de Romário José Borelli

BPESC – Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina

APESC – Arquivo Público do Estado de Santa Catarina

BPP – Biblioteca Pública do Paraná

APP – Arquivo Público do Paraná

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

APMC – Arquivo Público Municipal de Canoinhas

APDWR – Arquivo Público Doutor Waldemar Rupp

MHTB – Museu Histórico de Três Barras

CIMI – Campo de Instruções Marechal Hermes

CEOM – Centro de Organização da Memória Sóciocultural do Oeste Catarinense

APMC – Arquivo Público Municipal de Caçador

AEL – Arquivo Edgard Leuenroth

MHARC – Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado

ACPTP – Associação Cultural Padre Tomás Pieters

CPCC – Cartório de Paz da Comarca de Curitibanos

CPVLR – Cartório de Paz da Vila de Lebon Régis

FOM – floresta ombrófila mista

IBDF – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal

INP – Instituto Nacional do Pinho

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

ONU – Organização das Nações Unidas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

Após estudos elaborados no Programa de Mestrado, no final da década de 1990, dissertando sobre memórias de sertanejos e a Guerra do Contestado, com o ingresso no Programa de Doutorado na PUC-RS, em 2005, iniciou-se uma nova busca, enfocando-se o contexto do desencadeamento da Guerra na Região do Contestado. Trata-se de um estudo sobre a Guerra do Contestado, com pesquisa fundamentada em farta documentação escrita, oral e visual, que aborda a inserção das companhias estrangeiras que mudaram o curso da História da Região do Contestado. Três episódios protagonizados pelos sertanejos rebeldes, no ano de 1914, chamaram a atenção e despertaram o interesse pela busca de entendimentos do contexto histórico que envolveu os ataques contra a companhia estrangeira.

No presente estudo, analisa-se o contexto histórico da atuação da *Brazil Railway Company* na Região do Contestado[1], com a construção de ferrovias que atravessaram as terras disputadas pelos Estados de Santa Catarina e Paraná e a instalação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* para a exploração comercial madeireira e para a colonização destas terras. Com efeito, foram eventos que tiveram influência direta no desencadeamento de um grave conflito na região de atuação destas companhias em vastas áreas de terras localizadas entre os Rios Iguaçu, ao Norte, e Uruguai, ao Sul.

Na segunda década do século XX, especialmente entre os anos de 1910 e 1916, vários acontecimentos significativos ocorreram na Região do Contestado. Em 1910, após a construção da ponte sobre o Rio Uruguai, inaugurou-se a ferrovia São Paulo-Rio Grande, que cortou verticalmente as terras contestadas, ao ligar o Sul com o Centro do País, quebrando o isolamento secular dos moradores da região.

Em novembro de 1911, foi instalada a maior serraria da América do Sul em plena floresta ombrófila mista, situada proximamente aos trilhos da ferrovia São

---

[1] Região do Contestado é a denominação utilizada na descrição da vasta área de terras que foi alvo de disputas jurídicas entre Paraná e Santa Catarina na longa e fastidiosa formatação dos limites dos Estados Sulinos; além das disputas internas, envolveu a contestação da Argentina na "Questão de Palmas", arbitrada em favor do Brasil pelo Presidente Grover Cleveland em 1895. No início do século XX, a Região foi alvo da Campanha no Contestado desencadeada pelo Exército brasileiro, no conflito que mais tarde ficou conhecido como Guerra do Contestado.

Paulo-Rio Grande. Mais tarde, foi concluída uma ligação ferroviária horizontal, ligando a grande madeireira ao Porto de São Francisco, Santa Catarina. Iniciou-se, assim, a “maior predação de pinheiro já efetuada no Hemisfério Sul”[2].

No ano de 1912, um grupo de sertanejos, liderados por um curandeiro de ervas, enfrentou a Força de Segurança do Estado do Paraná[3]. A batalha que vitimou os dois comandantes, soldados e caboclos, foi denominada de Combate do Irani – deste modo, o estopim da Guerra do Contestado estava aceso.

Em 1913, iniciaram-se as hostilidades com combates entre forças públicas estaduais, o Exército republicano brasileiro e os vaqueanos recrutados na região contra os caboclos dos redutos ou das cidades santas. No ano seguinte, três episódios foram protagonizados pelos sertanejos rebeldes e chamaram a atenção das autoridades. No início do mês de setembro, um grupo de caboclos, armados, incendiou uma das serrarias da *Lumber,* em Calmon, transformando em cinzas grandes pilhas de madeiras serradas e toda a maquinaria da companhia estrangeira. No dia seguinte, o mesmo grupo atacou a estação ferroviária da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, onde o Capitão do Exército brasileiro, João Teixeira Mattos da Costa, foi morto. Em novembro de 1914, os caboclos atacaram a Colônia de Rio das Antas, instalada pela *Lumber* - houve mortandade de ambos os lados.

Nesta investigação de estudos e de análise da *Brazil Railway Company* na Região do Contestado, partiu-se da seguinte questão: a atuação da *Brazil Railway Company* com a conclusão da ferrovia São Paulo-Rio Grande e a instalação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* foram fatores decisivos no desencadeamento da Guerra na Região do Contestado? Neste sentido, procurou-se contextualizar as transformações protagonizadas pelo impacto da chegada e pela ação do capital internacional na região, ao se iniciarem as atividades empresariais, no sertão catarinense, no início do século XX.

Eulália Lobo (1997) destacou o desenvolvimento desse assunto no campo da História empresarial, ao exemplificar com diversos autores que trabalharam em diferentes fontes, entre outras: atas de reuniões, diários e livros de Contabilidade, fichas de operários e relatórios anuais (LOBO, p. 220). Tais fontes são limitadas

---

[2] Araucária, memória em extinção. Direção: Sylvio Back. Produção UFPR-Curitiba, 1984.

[3] João Gualberto e José Maria foram os comandantes que protagonizaram o enfrentamento da Força Pública do Paraná e os sertanejos que rumaram de Taquaruçu para os Campos do Irani. Descrição mais detalhada na página 109 e seguintes.

porque nem todas são preservadas em arquivos, sendo “comum as empresas destruírem os documentos mais antigos ou deixarem-nos sem qualquer critério de classificação, acumular em depósitos” (LOBO, loc. cit.).

Diversos autores debruçaram-se nos estudos das empresas (entre outros, citados por Eulália Lobo) Warren Dean estudou a industrialização de São Paulo e a origem da burguesia, ao analisar os processos em que um grande número de imigrantes se converteu de importadores a industriais (LOBO, p. 227). É necessário frisar agora que o caso da *Lumber,* se comparado com outras empresas do mesmo período, apresenta peculiaridades que a distingue das demais. Pode-se observar alguma similaridade, apenas no modelo de construção das vilas operárias, em Três Barras, com a construção da cidade-empresa americana.

O conceito de empresa aqui empregado é acrescido de indústria, ou seja, empresa industrial caracterizada pela vinculação às exportações, originada da inversão de capital empregado por investidores estrangeiros e pertencente a um grupo econômico que atuava em diversos setores. No caso da *Brazil Railway Company*, este grupo atuava nos transportes, nas vias de comunicação, na construção de ferrovias, de portos e de atividades extrativas e colonizadoras. Diferentemente dos processos de desenvolvimento da indústria brasileira de outras regiões, a singular empresa industrial (*Lumber*), instalada na Região do Contestado, provocou mudanças significativas na conjuntura social.

É importante referir Cardoso (1987), ao afirmar que “em uma crise pode haver ou não uma situação revolucionária”. Desta forma, os elementos da crise que desencadearam a Guerra do Contestado, encontram elementos da “História Social” aqui entendida como “História do homem e de seu grupo social, em suma: uma História da sociedade em movimento (Ibid., p. 349) e que se faz necessário considerar os aspectos da História econômica, política e cultural.

Eric Hobsbawm analisou conquistas e perspectivas das pesquisas da História Social e propôs uma “História da Sociedade” para expressar melhor síntese. Na escola dos *Annales*, Febvre também expressava que a História Social “pela evolução da metodologia, manifesta vocação de síntese, será indispensável colocar os requisitos metodológicos necessários para levar a bom termo tal vocação” (apud CARDOSO, p. 349-350).

Outra questão que se coloca aqui é: também entendendo que se torna impossível dissociar fatores econômicos, políticos e culturais das transformações da conjuntura na “História da Sociedade” daquele grupo humano que foi alcançado pelos trilhos da ferrovia São Paulo – Rio Grande, as transformações que ocorreram na Região do Contestado com a atuação das empresas da *Brazil Railway Company* foram decisivas na deflagração da crise que levou à luta armada? Ainda, o estudo da História desta sociedade pode ajudar a responder a esta e a outras indagações a partir dos dados levantados sobre a empresa industrial, como: quem eram os trabalhadores da *Lumber* e de onde vieram? Quanta madeira a *Lumber* beneficiou e para onde destinava? A atuação das empresas estrangeiras gerou desentendimentos com os moradores antigos da região? Por que os sertanejos rebeldes atacaram as estações, a madeireira e a colônia de imigrantes da *Lumber*?

O conflito armado, desencadeado na Região do Contestado, entre os anos de 1912 e 1916, já foi objeto de estudos historiográficos, e a temática já foi tratada em diversos aspectos e prismas diferenciados. Os escritos militares destacaram a “Campanha do Contestado”, em que as forças federais combateram o elemento pernicioso que perturbava a ordem (CARVALHO, 1916; D’ASSUMPÇÃO, 1917 e 1918; SOARES, 1920 e 1931). Sociólogos debruçaram-se sobre a temática nas décadas de 1950, 1960 e 1970, lançando olhares sobre os aspectos messiânicos do movimento (PEREIRA DE QUEIROZ, 1957; VINHAS DE QUEIROZ, 1966; MONTEIRO, 1974). Historiadores catarinenses destacaram o contexto histórico do movimento e os sertanejos descritos como irmãos organizados (CABRAL, 1960; AURAS, 1984). Recentemente novas pesquisas foram elaboradas e a Guerra do Contestado, cada vez mais, vem despertando interesses e novos olhares são lançados (MACHADO, 2004; MARTINS, 2007).

A identificação e a localização da bibliografia pertinente, o fichamento das referências e dos dados de interesse do foco de estudo facilitaram a posterior utilização na redação do texto final. De acordo com Stumpf, a pesquisa bibliográfica “pode ser a etapa fundamental e primeira de uma pesquisa que utiliza dados empíricos, quando seu produto recebe a denominação de Referencial Teórico, Revisão de Literatura ou similar”(STUMPF, 2005, p. 51).

Em busca do referencial teórico das publicações existentes, a maior parte já era conhecida; contudo, sobre a *Brazil Railway Company* e sobre as suas

subsidiárias, pouca e parcial era a bibliografia. No entanto, duas obras tornaram-se fundamentais: *Millenarian Vision, Capitalist Reality Brazil's Contestado Rebellion*, 1912-1916, escrita pelo brasilianista Todd A. Diacon, e *Farquhar, o último titã: um empreendedor na América Latina*, de Charles A. Gauld, que somaram grande contribuição a este estudo.

As fontes documentais da *Lumber* aqui utilizadas confirmam as dificuldades relatadas por Eulália Lobo, pois a maior parte do acervo documental foi disponibilizado pelo historiador Romário José Borelli, através do seu arquivo particular, adquirido há muitos anos, quando o destino dos papéis velhos era a fogueira. Em seu depoimento, um antigo trabalhador[4] da *Lumber* detalhou como queimava os "papéis velhos" nas habituais limpezas. Nas duas caixas disponibilizadas, entre outros papéis, encontravam-se: relatórios de atividades, dezenas de comunicações, planos de venda dos lotes rurais das propriedades incorporadas (Livro 117, p. 238), relações nominativas de terrenos medidos, demarcados e divididos para o requerimento de compra pelos posseiros em terras devolutas (p. 145), o movimento do escritório em São Francisco (p. 262), a aquisição de pinhais (p. 258), a descrição de patrimônio de diversas fazendas, a descrição dos quadros de organização dos trabalhadores nas categorias, atribuições e misteres e um resumo histórico da empresa antes da incorporação (304 p.). Havia ainda três livros grandes, (40 x 60cm) relativos a pagamentos da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company,* onde estão nominados os trabalhadores com os respectivos vencimentos, *Uncaimed Hages* – 1910. Outro livro registra ordenados não-reclamados, começando em 1914, todos os meses dos anos seguintes até o último registro do início da década de 1940. Por fim, foram analisados centenas de documentos avulsos diversos que pertenceram ao contador da *Lumber*, depois que esta foi incorporada.

A pesquisa documental prosseguiu com um levantamento no Arquivo Histórico do Rio de Janeiro, onde foi possível encontrar, ler e fazer cópias de documentos oficiais, boa parte doados pela família de Percival Farquhar, e também artigos de jornais da época. O documento mais esclarecedor foi um resumo do Programa Farquhar onde estão descritas as empresas do grupo, as subsidiárias, as linhas ferroviárias no Brasil e no exterior, os portos, os aspectos administrativos, as

---

[4] Ladislau Olcha, Entrevista concedida em 02/02/2007, Canoinhas, Santa Catarina.

projeções e as perspectivas quanto aos investimentos. No Programa Farquhar, foi possível contato com os seguintes documentos oferecidos por Charles A. Gauld, sobre a *Brazil Railway Company*: 1) Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e Sorocabana; 2) A administração da São Paulo – Rio Grande e da Sorocabana. Ligação das duas redes. Construção das duas linhas das suas concessões. O estabelecimento, nas regiões atravessadas, de indústrias no intuito de "mostrar o caminho, demonstrando-se na prática a possibilidade de se estabelecerem indústrias similares e outras; 3) Empresas subsidiárias, organizadas com o propósito de fomentar o desenvolvimento das regiões atravessadas pelas suas linhas e, que todas foram incorporadas com capitais fornecidos pela *Brazil Railway Company* (*Southern Brazil Lumber Company, Southern Brazil Colonization Company, Brazil Land, Cattle and Packing Company*)*;* 4) *Cie. Auxilliaire des Chemins de Fer du Brésil*, 3.000 Km de linhas férreas no Estado do Rio Grande do Sul; 5) Porto e Barra do Rio Grande do Sul; 6) Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1.500 Km Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 2.000 Km; 7) *Uruguay Railway Company*, estendendo-se de Montevidéu até Rivera, na fronteira com o Rio Grande do Sul, e diversos ramais no interior daquela República; 8) *Antofogasta Railway Company*; 9) Madeira – Mamoré *Railway Company* – 365 Km; 10) Estabelecimentos dos tipos e dos modelos de locomotivas e vagões, freios e engates, etc. para toda a rede da *Brazil Railway Company*; 11) Razões que motivaram a interrupção do Programa da *Brazil Railway Company*.

Com a pesquisa documental encaminhada, surgiu o momento de trilhar a metodologia da História Oral, empregada nesta análise como forma de preencher lacunas (FERREIRA, 1994) e de registrar memórias de antigos trabalhadores da *Lumber* ou de seus descendentes. A História Oral, entendida como metodologia, funcionou como ponto de convergência entre a visão de mundo e a produção histórica (CONSTANTINO, 1998).

A História Oral constitui-se em metodologia, utilizada para a construção de narrativas e de estudos que se referem à História do tempo presente e que privilegiam as memórias dos depoentes. Para Meihy (1996, p. 51-52), a História Oral temática abrange um assunto específico e preestabelecido e envolve versões dos fatos presenciados pelo entrevistado.

Neste estudo, o planejamento de uma metodologia através da História Oral foi possibitado pela existência de inúmeros antigos trabalhadores e de seus descendentes que haviam trabalhado na *Lumber*. Próximo do local onde a empresa industrial americana funcionou até a década de 1940, foi possível localizar vários depoentes. Em Canoinhas, Dona Tércia Oswalda de Oliveira, filha do médico da *Lumber*, foi a primeira entrevistada e indicou Marta Gura Kalempa, Valdomiro Noga e Luiza Shelemberguer Sczcherbowski. Em Três Barras, conversamos com Abigail Pacheco Bishop, Ladislau Olcha, José Kraus Sobrinho e Leopoldo Padilha. Em Curitiba, encontramos a filha de um dos últimos diretores da *Lumber*, Dona Helma Bishop Cordeiro. Em União da Vitória, ainda no Paraná, conversamos com Mario Manoel Joaquim. Em Porto União, Santa Catarina, foram depoentes os senhores José Moyses, Lauro Dobrochinski e Pedro Moskwen (este último faleceu em setembro). Em Florianópolis, conversamos com Cely Ferreira Tramujas e Ninpha Ferreira de Oliveira. Em Itapema, Santa Catarina, com Jucy Varella e em Caçador, Santa Catarina, com Miguel Jascuf e Elvino Moreira.

Após o contato inicial com a identificação, com a devida explicação dos propósitos da pesquisa e, geralmente, acompanhado por algum conhecido do depoente, solicitava-se a entrevista que era gravada para posterior transcrição e confirmação. As entrevistas foram realizadas em épocas de férias escolares. Além das 18 entrevistas realizadas com antigos trabalhadores da *Lumber* ou de seus descendentes, também foram utilizadas mais 09 entrevistas realizadas pelo falecido antropólogo Tomás Pieters e, ainda, outras 21 realizadas durante a realização da pesquisa para a elaboração de Dissertação de Mestrado.

Ainda sobre isso, o processo de elaboração da pesquisa oral constituiu-se em uma trajetória na qual um roteiro, com aproximadamente dez itens gerais e mais trinta específicos (Anexos 18 e 19), norteou o depoimento dos 18 antigos trabalhadores ou descendentes diretos com atuação na *Lumber.* Foram entrevistados os trabalhadores das matas, do escritório, os operadores de máquinas e os descendentes de trabalhadores que exerceram atividades na companhia.

Após o trabalho de transcrição das entrevistas, os depoimentos orais, em seu conjunto, constituíram-se em importante fonte documental para a análise, para a comparação com outras fontes e para a utilização na construção das narrativas, especialmente, no Capítulo 4, que destacou o cotidiano da madeireira e

colonizadora de Três Barras. Esta fonte forneceu ricos elementos com relatos de memórias de operários que também fizeram História e que registraram as suas representações sobre as experiências vividas e recordadas.

A existência de farto e de excelente material visual propiciou a utilização deste recurso para complementar as narrativas textuais. Os fotógrafos foram destacados como produtores de importante fonte documental e as imagens foram usadas como documento de estudo do contexto histórico, possibilitando abordagens e percepções sobre a produção, sobre a autoria e sobre os diferentes sentidos atribuídos ao objeto fotografado. "O testemunho de imagens permite uma visão contemporânea daquele mundo(...) apóiam as evidências dos documentos escritos e orais" (BURKE, 2004).

Embora os documentos escritos estejam mais ligados ao cotidiano da História, a utilização de imagens como fonte de pesquisa, de leitura e de visões do passado, possibilita novas abordagens, sínteses interessantes ou um "olhar expansivo" sobre o tema estudado, como afirmou Gaskell; destacou ainda, uma "Hermenêutica visual" nas significações culturais com codificações no contexto da sua produção e das conseqüentes decodificações posteriores. Prossegue o referido autor: "a fotografia é o meio visual em que os acontecimentos passados são com freqüência tornados mais acessíveis pela resposta emocional do momento" (GASKELL, 2002, p. 265).

Suzana Cesco assevera que a natureza passou a figurar como símbolo de progresso "desde que dominada, domesticada e a fotografia foi usada para dar visibilidade, tornar públicas as formas de dominar a natureza e de organizar os espaços sociais" (CESCO, 2005). A referida autora exemplifica isso, ao citar as propagandas desencadeadas pelas companhias colonizadoras nas velhas colônias de imigrantes do Rio Grande do Sul para atrair compradores para as terras "desbravadas" com a utilização de impressão de programas e de manuais de colonização.

Neste estudo, a existência de fotografias, que evidenciam os processos industriais, as instalações, os trabalhadores e o ambiente interno e externo da grande madeireira, traduziu-se em importante fonte documental. Eulália Lobo salientou a grande utilidade das fontes fotográficas para o estudo sobre "a tecnologia, o processo de trabalho usado e a administração interna", aqui

representado nas fotografias de Claro Gustavo Jansonn, Miguel Karwat e Luiz Szcerbowski.

O objeto e o recorte temporal foram necessários para delimitar o estudo e para evitar a dispersão, mantendo centradas as atividades da *Brazil Railway Company* e as suas subsidiárias na Região do Contestado, entre os anos de 1906 e 1916, e as mudanças que provocaram.

Deste modo, as narrativas foram articuladas e distribuídas em cinco capítulos. O primeiro destacou o ambiente natural de riquezas exuberantes expressas na floresta ombrófila mista (KLEIN, 1984). Fez-se também a contextualização da histórica Região do Contestado; a descrição dos aspectos da religiosidade e da cultura popular com a presença de monges, curandeiros e benzedores; a acirrada disputa pela jurisdição sobre o território e a construção da ferrovia São Paulo – Rio Grande como primeira ligação vertical entre o Sul e o Centro do País; o avanço extrativo estratégico feito pela *Brazil Railway Company* sobre a floresta das araucárias, provocando mudanças profundas na região.

O segundo capítulo contextualizou a chegada das empresas estrangeiras no Brasil no início do século XX, ao enfatizar o Programa Farquhar. A atuação do “maior empresário de serviços públicos na História nacional” (GASPARI, *apud* GAULD 2005), foi destacada com a trajetória de Percival Farquhar, passando pela América Central e, depois, atuando primeiramente no Rio de Janeiro (Capital) e nas demais regiões brasileiras. Destacou-se a eclosão de duas guerras e o fim do Programa Farquhar na segunda década do século XX.

O terceiro capítulo abordou a atuação da gigante *Brazil Railway Company* nas atividades colonizadoras e de extração comercial da madeira, no Sul do País, nas primeiras duas décadas do século XX. Destacaram-se as concessões de terras para o projeto colonizador e as atividades precedentes de exploração comercial da madeira antes do estabelecimento dos imigrantes. Ressaltou-se, ainda, a histórica trajetória da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* na Região do Contestado, como subsidiária da *Brazil Railway Company.*

O quarto capítulo frisou a instalação da cidade-empresa americana em plena floresta ombrófila mista, com a sua gigantesca estrutura de empresa industrial nos ramos madeireiro e colonizador. Abordou atividades e ofícios, modos de vida após a

instalação da empresa que tinha capacidade para serrar 300 metros cúbicos de madeira diariamente (FOLHA DA TARDE, 1912). Registrou os aspectos das memórias dos antigos operários da *Lumber*, o cotidiano de vivências e de experiências do grande número de imigrantes que se estabeleceram na Região do Contestado com sonhos de trabalho e de prosperidade.

No último capítulo, foram abordadas as abruptas transformações que ocorreram na Região e que provocaram a crise que levou à luta armada. Mais do que nunca, a eclosão da Guerra do Contestado esteve relacionada diretamente à atuação da *Brazil Railway Company* e às suas subsidiárias. Destacou-se a atuação do Capitão Mattos da Costa durante os ataques às estações, à madeireira e à colônia de imigrantes, as tentativas de pacificação com a oferta de terras aos caboclos, a utilização pioneira da aviação com finalidades bélicas, a liderança de Adeodato no final do conflito e, após a destruição das cidades santas, o impulso colonizador sobre a Região do ex-Contestado.

1 O SERTÃO SUL-BRASILEIRO

> [...] tudo é coberto de densas matas de araucárias. Neste planalto, essas vigorosas colunas vegetais sobem, aos milhões, de profundos desfiladeiros e trepam as mais íngremes encostas até os píncaros das empinadas coxilhas, floresta escura, silenciosa, grave, que eu poderia chamar com propriedade de floresta negra.
>
> Robert Ave Lallemant (1858)

Para estudar a História da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* é necessário situar o ambiente onde ela se instalou e contextualizar a sua edificação e atuação até o início da segunda metade do século XX. As características do ambiente, aqui descrito como Sertão Sul-brasileiro, estão fundamentadas em estudos feitos por especialistas da área, que destacaram a Região do Contestado, em seus aspectos naturais e em sua biodiversidade. Também é necessário caracterizar a floresta das araucárias, a histórica ocupação humana, a abertura das trilhas e das veredas primitivas, as disputas pelo domínio deste território, a chegada da ferrovia colonizadora, o início da exploração comercial da madeira e a instalação da *Lumber.* O estudo destes eventos servirá, desta maneira, para o entendimento do processo de mudanças e de transformações que ocorreram na Região do Contestado, especialmente, nas primeiras décadas do século XX.

Desde o início da ocupação européia, o Sul do Brasil teve o seu chão disputado e foram constantes as lutas pela jurisdição, pela ocupação e pela colonização destas terras que possuíam riquezas naturais abundantes, expressas principalmente nas grandes florestas homogêneas de araucárias ou pinheiro brasileiro, um ecossistema pertencente à denominada *floresta ombrófila mista*[5] que, desde os primeiros contatos, chamou a atenção para a excelente fonte de riqueza

---

[5] FLORESTA OMBRÓFILA MISTA - FOM é a terminologia proposta pelo IBGE e adequada a um sistema de classificação da vegetação intertropical que mistura duas florestas distintas: a tropical afrobrasileira e a temperada austrobrasileira (pinhais ou matas de araucária). As condições peculiares no Planalto Meridional Brasileiro, associadas à latitude e às altitudes planálticas possibilitam a singular Região Neotropical (GUERRA et alii, 2003). Klein destacou a floresta ombrófila mista como constituída, principalmente, pelo pinheiro-do-paraná ou pinheiro brasileiro (Araucária Angustifólia) que revestia o Planalto Meridional nos três Estados sulinos (1960, p. 17).

natural existente em grandes extensões pelo território sulino, de maior incidência no Paraná e em Santa Catarina, porém presente em todo o Brasil Meridional.

1.1 A FLORESTA OMBRÓFILA MISTA

Os primeiros viajantes europeus que percorreram o Sul do Brasil descreveram a presença de vasta floresta de araucárias e anunciaram a riqueza que fascinou os europeus: "o pinheiro como árvore e o pinhão como fruto".[6] O naturalista e viajante Saint Hilaire ficou deslumbrado com a então denominada *Araucária Brasiliensis*, com seus galhos em desenho de candelabro, com "a elevação e elegante majestade de suas formas, sua imobilidade, simetria e o verde escuro de sua folhagem" (BACK, 1995).

A localização da floresta de araucária na floresta ombrófila mista no final do século XIX atingia São Paulo até a divisa de Minas Gerais e o Sul do Rio de Janeiro pela Serra da Mantiqueira, contudo a grande condensação estava numa área de cerca de 200 mil Km^2 do Sul do Brasil, coberta por densa floresta de araucárias distribuídas nos atuais Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Miguel Pedro Guerra indica percentuais de distribuição no Paraná (40%), Santa Catarina (31%), Rio Grande do Sul (25%), e "como manchas esparsas no Sul de São Paulo (3%), internando-se até o Sul de Minas Gerais e Rio de Janeiro, em áreas de altitude elevada" (GUERRA, 2003, p. 86)

A área de maior condensação nos três Estados sulinos é descrita por Roberto Klein que identifica o pinheiro-do-paraná ou pinheiro-brasileiro (*Araucária Angustifólia*): "e um grande número de gêneros "andinos", que juntamente com outras espécies latifoliadas, formam as características submatas dos pinhais" (KLEIN, 1984, p. 17).

A floresta ombrófila mista apresentava uma paisagem inconfundível pelo destaque do pinheiro (*Araucária angustifólia*), sobressaindo-se acima das demais espécimes, caracterizada por Aujor Luz como "uma taça de comprido pé". Os

---

[6] Sylvio Back, cineasta catarinense e diretor de cinema, produziu em 1984 o documentário "*Araucária: memória da extinção*, tendo recebido vários prêmios nacionais e internacionais.

botânicos Roberto Miguel Klein e Raulino Reitz identificaram quatro diferentes agrupamentos de araucárias em todo Planalto Meridional brasileiro.

1.1.1 Araucária e campo

A principal característica desta formação, segundo Klein, são as florestas de araucárias existentes nos campos de altitude no Sul do Brasil em regiões de clima frio e de passado mais seco. Quase sempre em contato com os campos,

> Sobretudo nos campos situados na borda oriental do Planalto rio-grandense, bem como nos lugares de maiores altitudes do Estado de Santa Catarina, podemos observar densas associações de pinheiros, formando, por vezes, agrupamentos bastante fechados e cujas copas formam uma cobertura quase contínua e sob as quais se podem encontrar ainda exemplares de todos os portes e idades, desde as plântulas recém-crescidas até aos exemplares prestes a completar o seu ciclo vital (KLEIN, 1960, p. 26).

Nos campos de São Joaquim, no Planalto Catarinense, é possível observar os agrupamentos que melhor caracterizaram estas formações “que apresentam os mais variados estágios de desenvolvimento, desde os formados por indivíduos jovens e mais isolados, até as matas altas e densas, cujas copas formam uma cobertura quase contínua de cor verde-escura” (Ibid., p. 27).

Pela descrição dos locais de incidência deste tipo de formação, é possível observar que se localizavam em áreas em que a atividade da criação de gado e do ciclo do tropeirismo foi pioneira, a saber, no Rio Grande do Sul, nos Campos de Cima da Serra, principalmente Vacaria e Bom Jesus; em Santa Catarina, no Planalto desde São Joaquim, Lages, Curitibanos e Campos Novos; no Paraná, nos campos de Palmas, Guarapuava e Ponta Grossa.

1.1.2 Araucária e associações pioneiras

Araucárias e associações pioneiras são descritas por Klein como a ocorrência da araucária junto com outras espécies arbóreas em capões nas proximidades de campos abertos, córregos, nascentes, rios, várzeas de rios

maiores. Em altitudes variadas, são descritas formações que diferem pela incidência de exemplares em maiores ou menores quantidades.

Em qualquer associação, a araucária se sobressai no tamanho, alcançando acima de 30 metros de altura e as demais espécies situam-se logo abaixo, como andares de uma formação complexa, até os arbustos que alcançam poucos metros do chão. Entre tantas espécies que formam com a araucária as associações pioneiras, o autor destacou, principalmente, as seguintes: aroeirinha (*Schinus weinmanniifolius*), aroeira salsa (*Sch.lentiscifolius, Sch. molle*), aroeira, pau de bugre (*Lithraea brasilensis*) e guaramirim (*Myrceugenia* euosma) que circundam os capões onde a *Araucária angustifólia* sempre aparece no centro.

Ainda, destacou guaperê (*Clethra Scabra*), pau-para-tudo (*Capsicodendron dinisii*), guabirobeira (*Camponanesia Xanthocarpa*), canela lageana (*Ocotea pulchella*), guaçatunga (*Casearia decandra*), bellangera (*Lamanonia*), guaraperê (*Speciosa*), guamoinha ou gramimunha (*Weinmannia paulliaefolia*), camboim (*Siphoneugenia reitzii*), xaxim (*Dicksonia Sellowiana*), bracatinga (*Mimosa Scabrella*), branquilho (*Sebastiana Klotzschiana*) e a casca d'anta (*Drimys brasiliensis*). Além disso, aparecem com menor incidência nestas formações o camboatá (*Matayba elaeagnoides*) e o açoita-cavalo (*Luehea divaricata*) (KLEIN, 1960, p. 28-32).

Enquanto algumas das espécies descritas por Klein ocorrem em grande número de agrupamentos, outras são exclusivas de algumas associações. Deste modo, o xaxim (*Dicksonia Sellowiana*) pode ser encontrado como submata de agrupamentos densos de araucárias. "(...) É bastante freqüente na borda oriental do Planalto, havendo porém ocorrências esporádicas por quase toda a formação" (Ibid., p. 31).

1.1.3 Araucária e canela lageana (*Ocotea Pulchella*)

São descritas por Klein como a associação mais comum das matas de araucárias do Sul do Brasil, com a ocorrência em maior quantidade de lugares. Assim, a alta densidade e o desenvolvimento das copadas sempre maiores da *Ocotea pulchella*, logo abaixo das altas copadas da *Araucária angustifólia*, "forma

um micro-clima por demais sombreado e úmido", impedindo o desenvolvimento de outras plantas menores (KLEIN, 1960, p. 33).

A *Araucária angustifolia* convive, além da *Ocotea pulchella*, com outras espécies arbóreas. As principais espécies que aparecem nesta formação são: guaçatunga (*Casearia Decandra*), canela-sebo (*Ocotea Puberula*), guaraperê (*Lamanonia Speciosa*), gramimunha (*Weinmannia Paulliniaefolia*), camboatá (*Matayba Elaeagnoides*), açoita-cavalo (*Luehea Divaricata*), e pessegueiro bravo (*Prunus Sellowii*), entre outras. Nesta formação, a existência de grande quantidade de árvores bem formadas leva o referido autor à conclusão de que quase todos os pinheiros estão na fase adulta ou velhos. Ainda, indicou os lugares onde existiram exuberantes formações deste tipo: em Santa Catarina, nos municípios de Chapecó, Irani, Campo Erê, Campos Novos, Curitibanos, Lages e São Joaquim; no Paraná, nos Campos de Palmas e no Rio Grande do Sul, em São Francisco de Paula, Vacaria e Bom Jesus (Ibid., p. 34).

Constituindo-se em matas fechadas, nestas formações houve maior dificuldade de penetração por parte dos descendentes de europeus e o pioneirismo da criação de gado cedeu lugar, mais tarde, para as atividades de extração madeireira e para a formação de áreas agrícolas.

1.1.4 Araucária e imbuia (*Ocotea Porosa*)

Araucária e imbuia também se destacam pela extensão e pela grande incidência da *Ocotea porosa*, descrita por Klein como uma árvore cujos troncos são muito grossos, retorcidos, alcançando a altura de 20 m. A imbuia apresentava gigantes troncos de vários metros de diâmetro nos quais compunham de "70% a 90% da cobertura da submata". Acima, só as copadas das araucárias "de porte bastante agigantado e velhos", que levou o referido autor a concluir que esta formação encontrava-se em adiantada fase de substituição (Ibid., p. 36).

Nesta associação, além da existência de espécies arbóreas de outras formações, ainda merecem destaque: "sapopema (*Sloanea Lasiocoma*), cedro (*Cedrela Fissilis*), canela-sebo (*Ocotea Puberula*), erva-mate (*Ilex Paraguariensis*),

açoita-cavalo (*Luehea Divaricata*), caúna (*Ilex Theezans*), guaçatunga (*Casearia Decandra*), guabiju (*Eugenia Pungens*) e outras (KLEIN, 1960, p. 37).

Araucária e *Ocotea Porosa* podem ser descritas como a associação que mais caracteriza a área de interesse madeireiro, já que, além da araucária, a imbuia, conhecida amplamente na região, é uma árvore de lei[7] de exuberante porte e de excelente valor comercial.

Além da incidência no Paraná, a imbuia também ocorre em Santa Catarina, principalmente nos Municípios de Mafra, Porto União, Matos Costa, Calmon, Caçador e Curitibanos. A imbuia teve largo uso na fabricação de dormentes para assentar os trilhos das ferrovias no início do século XX. Sobre isso, as grandes serrarias do Sindicato Farquhar localizadas nesta formação garantiam duplo objetivo: primeiramente, produzir dormentes para as constantes construções da *Brazil Railway Company* e, segundo, produzir pinheiro serrado para a exportação.

Os estudos de Klein apontam, ainda, características da araucária em seus limites até o desaparecimento com o avanço da mata pluvial que pode ser identificada com a presença da formação nas bordas ou nos extremos, pois predominam "os restos de pinhais que se encontram na Mata Pluvial da costa atlântica". Nesta formação, é descrita a presença das araucárias que alcançam a mata latifoliada do litoral ou também conhecida como Mata Atlântica desde as bordas da Serra Geral e do Mar, tanto em Santa Catarina como no Paraná (Ibid., p. 42). Contudo, como a discussão que estamos propondo não é no campo da Botânica, deixamos as polêmicas dos limites das araucárias ou ainda a questão do pertencimento da mata da araucária à mata atlântica para os especialistas e voltamos à floresta ombrófila mista a fim de se estudar a ocupação e a convivência do homem com o singular ecossistema formador das centenárias araucárias e imbuias.

---

[7] Uma árvore de lei ou madeira de lei caracteriza o entendimento de que as todas as árvores de folhas fazem parte deste grupo. Entre outras árvores de lei estão: cedro, imbuia, loro, canjerana, etc. O pinheiro brasileiro ou pinho não é considerado madeira de lei.

1.2 ÍNDIOS, ESPANHÓIS, PORTUGUESES E CABOCLOS NO SUL DO BRASIL

A ocupação humana no Sul do Brasil, que antecedeu à instalação da *Lumber* na floresta ombrófila mista, especialmente nas associações da *Araucária angustifolia* em maior densidade, é descrita com a presença pioneira de antigas comunidades indígenas Xokleng e Kaingang. O antropólogo Silvio Coelho dos Santos assim definiu os indígenas do Sul do Brasil: o Litoral é dominado pelos Carijó do Grupo Tupi-Guarani; entre o Litoral, o Planalto, nas florestas que cobriam os vales e as serranias, viviam os Xokleng e os Kaigang, do grupo Gê (SANTOS,1973). A partir do século XVI, espanhóis e portugueses palmilharam, conheceram e deixaram descendentes espalhados nos vastos espaços do Sertão Sul-brasileiro.

Os antigos moradores da floresta ombrófila mista tinham como base fundamental de alimentação a semente da araucária, ou seja, o pinhão. O historiador Sergio Buarque de Holanda fala da importância dos “pinhões da araucária, que davam excelente farinha e que, abundantes outrora no Planalto, chegavam a substituir em certos casos a mandioca”. (...) “Costumavam chamá-los ibá, que quer dizer simplesmente fruta, pois era a fruta por excelência das terras paulistas e sulinas” (BUARQUE DE HOLANDA, 1994, p. 58). Tratava-se do alimento fundamental para os grupos humanos e, ao mesmo tempo, para a rica fauna, como a paca (*cuniculus paca*), a cutia (*acuti)*, o porco do mato (*caititu*), as queixadas (*tayassu pecari*), os bandos de papagaio (espécies *psitaciformes*) que, por sua vez, garantiam a carne para os coletores e para os caçadores, principalmente durante o outono e o inverno.

É importante ressaltar agora que os primeiros contatos dos europeus com os povos indígenas são remotos. Já em 1541, Álvar Nuñez Cabeza de Vaca, capitaneando 250 espanhóis, rumou do Litoral catarinense para encontrar Assunção, andando por “grandes montanhas e bosques, abrindo caminho por terra muito trabalhosa”. O relato que fez sobre o povo que encontrou foi o seguinte: “são lavradores que semeiam o milho e a mandioca duas vezes por ano, criam galinhas e patos da mesma maneira que nós na Espanha, possuem muitos papagaios, ocupam uma grande extensão de terra e falam uma só língua. [...]. É gente muito amiga, mas também muito guerreira e vingativa” (CABEZA DE VACA, 1999, p. 159).

Os elementos advindos da mesclagem dos primitivos moradores da floresta ombrófila mista com os pioneiros espanhóis e portugueses que palmilharam o Sul do Brasil são remotos e acompanham o processo lento de conhecimento, de povoamento e de ocupação dos espaços ocupados primitivamente pelos grupos indígenas. Na região do Contestado, são marcantes os traços na cultura do caboclo. Vinhas de Queiroz observa que, pela pobreza e pela economia de subsistência, o modo de vida dos caboclos era similar ao dos indígenas (VINHAS DE QUEIROZ, 1977, p. 35-38).

Figura n. 01: Nhá Emídia – cabocla curandeira

Fonte: D'ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2003. p. 107

A vida simples, que levava o sertanejo, proporcionava também formas simplificadas de religiosidade. Benzedores, curandeiros, puxadores de reza e eremitas faziam parte do universo mágico religioso do povo simples do Sertão Contestado – um exemplo é Emídia que morava em uma gruta em Três Barras, Santa Catarina.

Paulo Pinheiro Machado descreveu os aspectos indígenas presentes no elemento miscigenado e apontou para as origens portuguesas e brasileiras ao afirmar que “a gente cabocla, com forte presença negra e indígena, mesclada a alguns grupos familiares de origem paulista e rio-grandense, compunha a principal base da população trabalhadora da região” (MACHADO, 2004, p. 336).

As origens dos moradores que estão no Contestado e que são alcançados pela ferrovia também são explicadas como refugiados farroupilhas (1835-1945) e federalistas (1892-1894), ligados a pequenas lavouras de milho, abóbora e moranga. Criavam porco solto engordado com pinhão e frutos silvestres, colhiam erva-mate e, segundo Walter Fernando Piazza, não tiveram professores, padres e nem médicos, o que fará deste “caboclo, matuto, fanático, a grande vítima, pois a Nação Brasileira e os Estados de Santa Catarina e do Paraná até então não solucionaram suas necessidades sociais” (PIAZZA, 1982, p. 76).

Outro estudo importante que tematiza o caboclo foi elaborado por Jaci Poli que caracterizou fases diferentes do processo povoador do Oeste Catarinense. O autor destaca que houve três fases de ocupação: a fase indígena, a fase cabocla e a fase de colonização. Caracterizou a fase cabocla como sendo a “frente da frente”, pois, à medida que as comunidades indígenas eram “conquistadas”, o mestiço ocupava temporariamente como “posseiro” e, em seguida, vinham os colonos para comprar, para pagar e para ocupar definitivamente a terra (POLI, 1991, p. 73-110).

Cabe referir agora que o processo de ocupação, de povoamento e de colonização desta vasta área foi cadenciado rumo à fronteira com a Argentina; além disso, é possível identificar características diversas, com as diferentes companhias colonizadoras e as décadas que foram formadas as colônias. Arlene Renk identificou um “tempo d’antes” quando apenas o caboclo ocupava o chão Contestado e o dividia entre “terras de plantar” e “terras de criar”. A população cabocla, denominada também de brasileiros, dedicava-se ao cultivo de pequenas lavouras de subsistência, à criação de animais soltos e, principalmente, à extração da erva-mate. Com a atuação das companhias colonizadoras, a terra passou a ser comercializada e os brasileiros “posseiros” passaram à condição de intrusos (RENK, 1997).

Sobre o assunto, é necessário frisar que o pioneirismo do Sindicato Farquhar na extração comercial da madeira provocou mudanças agudas no âmago da cultura dos caboclos que viviam nas denominadas terras devolutas. Warren Dean

registrou que o assalto à floresta primitiva resultou na súbita e na decisiva destruição das matas. Quanto aos moradores, segundo o referido autor, “(...) a incapacidade dos caboclos pioneiros, dedicados à subsistência, de transformar seus direitos de ocupantes em títulos de propriedade e de passar para a pequena produção (...)”, fez com que continuassem abandonados, justamente aqueles que eram capazes de conviver com a floresta sem destruí-la (DEAN, 1996).

1.3 AVENTUREIROS, BANDEIRANTES E TROPEIROS NOS CAMINHOS DO SUL

Os primeiros contatos dos europeus com os povos indígenas são remotos. Conforme Costa Pereira, os portugueses Aleixo Garcia e Pero Lobo foram os primeiros a penetrar nos Sertões do Sul, em busca de metais preciosos. Depararam-se com as florestas de pinheiros; porém, “em meio de tantos perigos e obcecados pela ambição dos metais preciosos, teriam tido olhos para ver a magnificência e a exuberância de uma flora tão variada e ainda desconhecida” (PEREIRA, 1943, p. 34).

Por parte dos espanhóis, o mais remoto contato registrado é a passagem de Álvar Nuñez, cujos relatos também destacam a região com “as serras altas, as colinas suaves, os enormes taquarais, os campos intermináveis, as cataratas estrondantes, os rios extensos e caudalosos, as florestas bastas e copadas que não permitem enxergar o céu [...]” (PEREIRA, loc. cit.). Ao comentar sobre as coníferas, aquele autor fez uma descrição inédita e destacou a abundância dos pinheiros:

> [...] estas árvores são tão grossas, que quatro homens juntos não lhes abarcam o tronco. São elevadíssimas, direitas e ótimas para mastros de navios. Os frutos são volumosos, e as bagas do tamanho das glandes. A casca é semelhante à das castanhas, mas o gosto difere do sabor das da Espanha. Os índios fabricam farinha desse fruto (PEREIRA, 1943, p. 60).

Mais tarde, os bandeirantes paulistas, no caminho das Missões dos padres jesuítas do Rio Grande do Sul, também atravessaram a região; entretanto, ao contrário dos espanhóis, cortaram verticalmente a floresta das coníferas. Apesar disso, as primeiras incursões dos bandeirantes datam do século XVI, quando, a pé, seguiram velhas trilhas indígenas; no entanto, principalmente pelas vias fluviais, galgaram os espaços que confluíam nos aldeamentos dos índios Guarani, na

conhecida região missioneira do Rio Grande do Sul. Nicolau Barreto, Manoel Preto, Lázaro da Costa, Pedro Vaz de Barros, Raposos Tavares, Francisco Bueno, Fernão Dias Pais são destacados por Costa Pereira como “uma falange de homens audazes e temíveis” (Ibid., p. 35):

> E as araucárias que, na sua nudez e na sua impassibilidade milenar, assistiram à invasão dos seus domínios por homens de outros climas, à matança e ao apresamento de seus primeiros habitantes, seriam mais tarde as vítimas preferidas de outros invasores, dos seus novos donos, dos que iriam ali fixar-se, dos fundadores e povoadores de vilas e cidades (PEREIRA, 1943, p. 37).

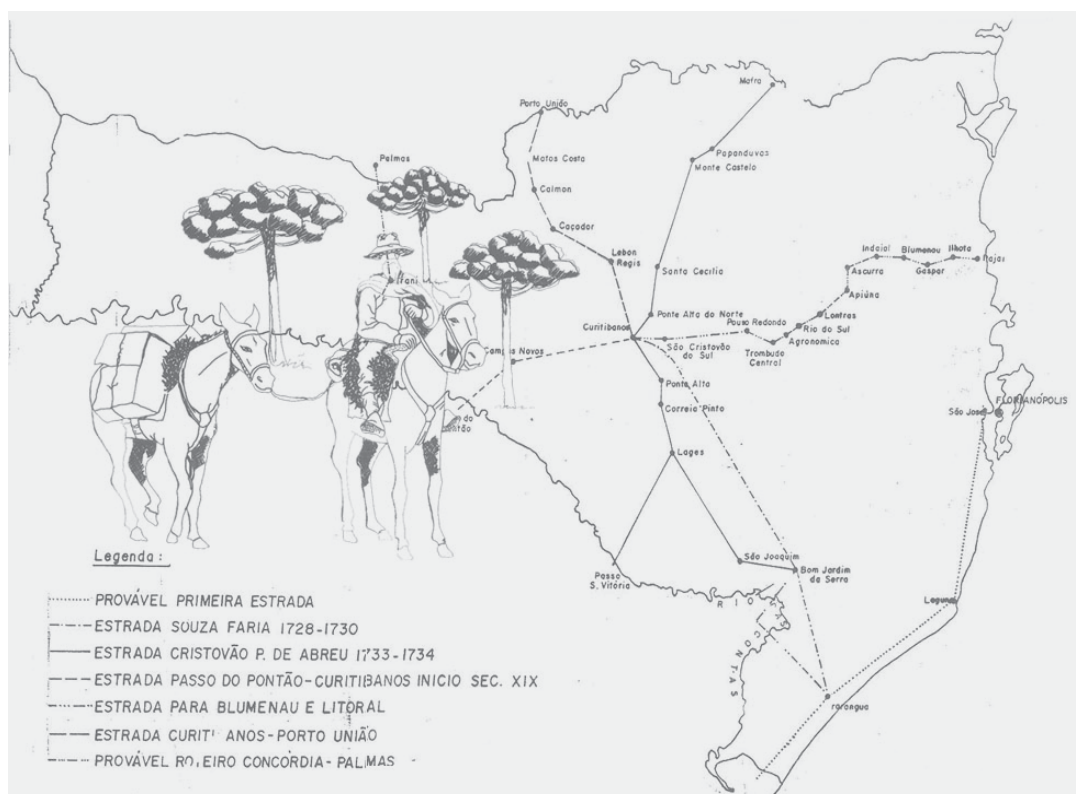
O movimento dos bandeirantes, na faina da escravidão vermelha, apesar de despovoador, resultou em incursões com abertura de veredas, de trilhas e de contato com as vastas áreas de campos e também com a da floresta ombrófila mista [8]. Todavia foi com o ciclo do tropeirismo que a referida floresta catarinense foi conhecida, uma vez que o seu interior foi cortado pelos caminhos dos tropeiros que, todos os anos, cruzavam por estas trilhas e veredas rumo a Sorocaba, tangendo milhares de cabeças de gado, muares e cavalares que abasteciam o centro do País, ao fornecer alimentos e o conjunto necessário para os meios de transporte da época.

No início do século XVIII, os paulistas abriram uma trilha para as tropas que partiam de Viamão, nas proximidades de Porto Alegre; aqueles, por seu turno, cortavam todo o Planalto Catarinense, atravessando os Campos de Lages e os Campos Gerais Paranaenses até Sorocaba. Neste sentido, o itinerário do caminho das tropas do Rio Grande do Sul até São Paulo começou a ser esboçado já nas primeiras décadas do século XVIII por Francisco de Souza e Faria, porém “é o tropeiro, comerciante e sertanista Cristóvão Pereira de Abreu, que vai possibilitar a abertura desses caminhos”, ao transportar a primeira tropa de animais em 1731, repete o feito em 1733 e, em 1737, consolidou a Estrada Real de Viamão. “Essas estradas viabilizaram o ciclo do tropeirismo, que uniu os quatro Estados sulinos, tão importante para o seu desenvolvimento econômico e para o seu povoamento” (RODERJAN, 1992, p. 57).

---

[8] Entre os anos de 1654 e 1661, os bandeirantes fundaram a Vila de Sorocaba (STRAFORINI, 2001, p. 41).

Após a abertura da Estrada Real de Viamão, o surgimento das povoações ao longo do caminho foi apenas uma conseqüência da promissora atividade. Até a Coroa Portuguesa não mediu esforços "para incentivar essa atividade no Sul do Brasil, pois, além de contemplar seus objetivos expansionistas, também se mostrava importante reserva de capital, caso necessitasse" (STRAFORINI, 2001, p. 55). De fato, necessitou, porque em 1756 a Coroa criou um "novo imposto" sobre cada cabeça de gado, sobre os cavalos e sobre os muares para ser utilizado na reconstrução da cidade de Lisboa que foi destruída por um terremoto no ano anterior.

Figura n. 02: Caminho das tropas

Fonte: Ilustração e mapa com pesquisa e roteiro de Aldair Goetten de Morais e desenho de Luciana Aparecida Kruguer Longhi

Os traçados da ilustração acima evidenciam os incipientes caminhos galgados pelos tropeiros pioneiros. Sobre os caminhos, hoje está estendida a BR 116, ligando as áreas do Sul com o Centro do País. Destaca-se aqui a cidade de

Sorocaba que foi a confluência da maior parte das tropas que passaram, tangidas, pelo chão catarinense.

Deve-se observar agora que a criação de registros para a cobrança de taxas sobre cada animal semovente[9] propiciou o surgimento de importantes pontos que se estruturaram para oferecer mercadorias, objetos de uso dos tropeiros, casas de pasto e de abrigo em locais de intervalos das longas viagens - como exemplo, tem-se a própria Vila de Sorocaba, em que, após ser ponto de registro, aumentou a população e transformou-se na maior feira de gado, de muares e de cavalares da Colônia.

Straforini destacou ainda o registro gaúcho de Santa Vitória, na divisa com Santa Catarina: “o primeiro registro surgiu em 1732 no Rio Negro, taxando todos os animais (cavalar e vacum) que saíam das Províncias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul com destino aos centros consumidores no Brasil Central” (STRAFORINI, 2001, p. 54).

O Rio Negro, destacado como ponto de registro, localizava-se nas proximidades da área que Percival Farquhar, tempos depois, escolheu para instalar uma grande serraria, a *Lumber* de Três Barras. Esse Rio é um dos afluentes do Iguaçu; antes da conclusão da ferrovia, foi utilizado como meio de transporte em pequenos barcos que conduziam a madeira serrada até o Rio Iguaçu e deste alcançava os trilhos, por onde a madeira era escoada até o seu destino.[10]

O historiador Oswaldo Rodrigues Cabral relatou que o caminho das tropas lançou a presença do “aventureiro paulista” ao longo das vilas e dos povoados que se formaram entre registros, pousos e pontos de convergência de trajetos secundários: “Arrojados aos perigos da caça ao bugre”, este aventureiro “nem se fixou, nem continuou errante, levantou uma espécie de pouso duradouro” (CABRAL, 1960, p. 86). Com efeito, a presença e a ocupação de espaços anteriormente dominados pelos aborígenes locais e mestiços não foi pacífica e os constantes ataques dos conhecidos “bugres” provocaram reações violentas dos recém-chegados contra os moradores mais antigos.

---

[9] Semoventes: animais que andam ou se movem por si próprios, tangidos pelos tropeiros.

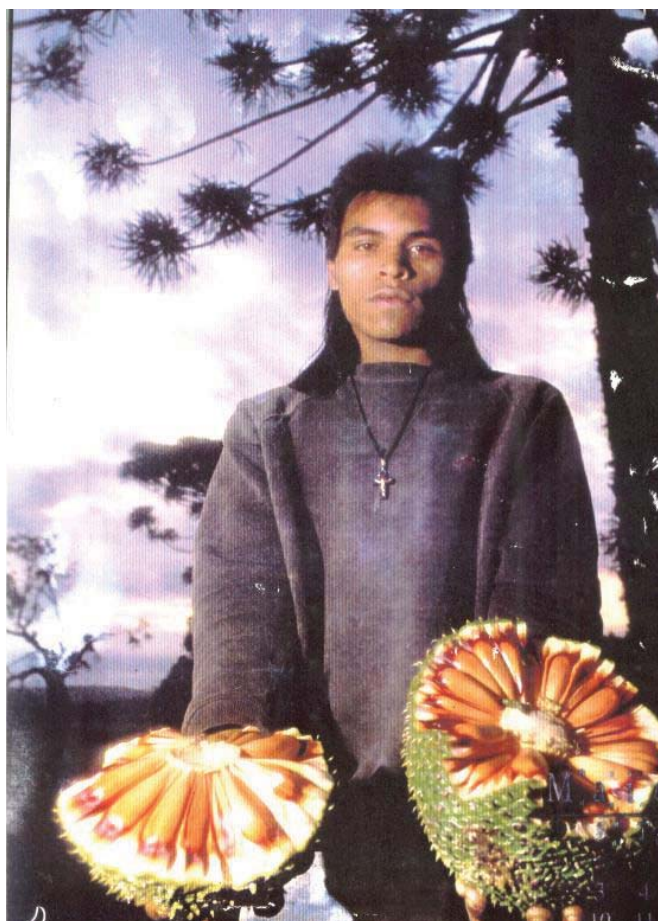
[10] O povoado que surgiu próximo ao Rio Negro, passou a se chamar Mafra, em Santa Catarina. Foi elevado a condição de Município através da Lei n. 1.147 de 25 de agosto de 1917. Três Barras e Mafra estão a uma distância de 50 Km.

Em 1836 foi criada a Companhia de Pedestres, composta de soldados e civis que tinham por objetivo evitar os ataques indígenas. As dificuldades levaram os tropeiros em 1870 à atitude extrema de apelar para os “bugreiros” que, segundo Sílvio Coelho dos Santos, incursionavam as matas, caçando e matando indiscriminadamente estes povoadores primitivos. Ainda sobre o tema, o processo de ocupação e de desenvolvimento dos povoados ao longo do caminho das tropas estendeu-se por mais de dois séculos e houve, ao mesmo tempo, um movimento povoador e despovoador (SANTOS, 1983).

Até o século XIX, o caminho das tropas foi a artéria principal de circulação entre o Sul e o Sudeste. Mesmo diante do esgotamento das minas no Centro do País, as atividades com a expansão do café em São Paulo não dispensaram o constante comércio dos muares, dos cavalares e do gado com o Sul do Brasil. Somente com a construção da ferrovia São Paulo – Rio Grande, projetada ainda no final do Segundo Reinado, o velho caminho das tropas perdeu importância e um meio mais ágil de transporte transformou bruscamente a vida dos antigos povoados e dos povoadores.

A construção da ferrovia colonizadora, planejada pelo Governo brasileiro, poderia seguir o trajeto dos tropeiros e, com certeza, seria construída com maior facilidade, com menos custos, com mais rapidez e pelo caminho menos acidentado. Não foi o que aconteceu, pois, no final do século XIX, o Brasil e a Argentina protagonizaram uma fastidiosa contenda por causa das fronteiras entre os dois países. Heinsfeld destacou o caráter geopolítico do Governo brasileiro ao optar por cruzar com os trilhos no local de relevo acidentado, situação que impôs grande dificuldade na construção e cortou verticalmente a floresta ombrófila mista pelo Vale do Rio do Peixe, área até então de difícil acesso e de escassa povoação (HEINSFELD, 1997).

Vivendo de forma rudimentar, esparsos no Sertão, o caboclo encontrou uma forma bem singular de religiosidade simplificada nas crenças e nos poderes miraculosos dos benzimentos. Curandeiros, benzedores e rezadeiras faziam parte deste universo mágico religioso e não será difícil reconhecer a importância dos monges e dos eremitas que perambularam por todo Sertão Sul-brasileiro desde a segunda metade do século XIX.

Figura n. 03: Caboclo da Região do Contestado

Fonte: Foto de Zig Koch - Calendário da Gráfica e Editora POSIGRAF

A maioria dos moradores da Região do Contestado, levava uma vida simples, distante dos povoados e sem qualquer assistência. Eram os descendentes de indígenas das florestas de araucárias, miscigenados com os primeiros espanhóis e portugueses a palmilharem estas terras. De fato, repete-se que a figura dos monges e dos curandeiros tornou-se inseparável do cotidiano do povo simples do Sertão Contestado.

1.4 MONGES, PROFETAS, EREMITAS E CURANDEIROS DO SERTÃO

A presença de benzedores, rezadores, curandeiros e dos monges, que há muito faziam parte do universo mágico religioso dos moradores do Sertão Sul-

brasileiro, faz parte do contexto que antecedeu à chegada das empresas do grupo liderado por Percival Farquhar. Na História da Guerra do Contestado, o Messianismo já foi destacado como fundamental no desencadeamento do conflito.[11] Uma breve descrição dos líderes e da religiosidade simples do sertanejo é, pois, imprescindível para o entendimento da articulação e é amálgama que aproximou e que permitiu a convivência nas cidades santas.

Historicamente a presença dos personagens messiânicos vem desde a segunda metade do século XIX, quando um italiano registrou a sua chegada em Sorocaba, que era um importante entreposto de negócios com gado e com muares do Sul do País. Não há referências sobre a chegada desse italiano ao Brasil, sabe-se apenas que esteve no Pará de onde viajou para o Rio de Janeiro, no Vapor Imperatriz, chegando à Côrte Imperial em 19 de agosto de 1844. Em dezembro do mesmo ano, apresentou-se na Câmara Municipal de Sorocaba, na Província de São Paulo. Deixou o Termo de Apresentação de Estrangeiros datado de 24 de dezembro de 1844.[12]

Em Sorocaba tornou-se conhecido como o "monge de Ipanema", que vivia em uma gruta no Morro de Araçoiaba.[13] O historiador Osvaldo Rodrigues Cabral assim descreveu João Maria de Agostini: "Vestia um hábito, talvez franciscano, sobre o qual caíam-lhe os cabelos compridos e a barba longa. Dormia sobre uma tábua e alimentava-se de frutos, além de algumas dádivas dos sitiantes próximos" (CABRAL, 1960, p. 109).

Sorocaba, na época, exercia influente papel econômico pela confluência do eixo tropeiro que conduzia, de diversos pontos do Sul do Brasil: gado, muares e cavalares rumavam de lá para os diversos mercados importantes. Na bagagem dos

---

[11] Muitos autores já se debruçaram sobre a temática messiânica no Contestado. Maurício Vinhas de Queiros, em 1966, publicou o clássico *Messianismo e conflito social: a Guerra Sertaneja do Contestado 1912-1916*. Existem, também, vários estudos recentes como: *A presença da Gesta Carolíngia no Movimento do Contestado,* de Márcia Janete Espig (1998) e *Contestado: o sonho do milênio igualitário,* de Ivete Cecília D'Avila Gallo (1999), entre outros.

[12] FACHEL, J. F. **Monge João Maria, recusa dos excluídos**. Porto Alegre: UFRGS; Florianópolis: UFSC, 1995. p. 15. O referido autor publica na íntegra o termo de apresentação de João Maia d'Agostini.

[13] O Morro do Araçoiaba localizava-se próximo à Fábrica de Ferro de Ipanema em Sorocaba, São Paulo; de lá, retiravam minério para a Siderúrgica de Ipanema. Junto a uma gruta, João Maria se abrigou (FACHEL, 1995, p. 16).

tropeiros que retornavam de Sorocaba, além do intercâmbio mercantil, vinham notícias da fama do Monge João Maria, que passava a ser conhecido e admirado.

Depois de Sorocaba, ele deslocou-se para o Rio Grande do Sul. A notícia da sua chegada está registrada no Jornal *A Federação.* O jornalista Felicíssimo de Azevedo esteve no lugar denominado Campestre, em Santa Maria da Boca do Monte, hoje no atual Município de Santa Maria, Rio Grande do Sul, e noticiou que "em janeiro de 1848 apareceu nesta cidade, um italiano com uma longa barba que se estendia até o peito, já um pouco nevada por uns 50 anos de idade, vestido com uma sotaina de saragoça e os pés nus sob uns sapatos rústicos. Era o monge" (A Federação, 15.03.1859).

De posse de uma imagem de Santo Antônio, João Maria erigiu uma pequena capela e suas práticas encontraram grande receptividade, como registrou J. Belém no seguinte trecho:

> A proverbial hospitalidade da nossa campanha aumentada do sentimento religioso que espargia em torno de si o místico peregrino fez em breve do homem desconhecido ali chegado, o guia, o inspirador, o conselheiro do povo que parecia à espera de alguém que lhe alentasse a crença, periclitante à falta de uma palavra ungida de fé cristã. E o monge João Maria surgiu nesse momento. Não era um sacerdote culto, encarregado de propagar a doutrina de Cristo. Era um indivíduo de poucas letras, cuja monomania religiosa o arrastava através de montes e vales, levando aos doentes, aos pobres, aos deserdados da fortuna, a resignação para os sofrimentos, a esperança de melhores dias, cultuando a fé que remove montanhas. [....] Sua palavra doce, serena, penetra nos corações daquela gente ingênua, arraiga-se-lhe na alma, e cresce e se vigora como a semente boa lançada em terra fértil. E João Maria foi considerado santo (BELEM, l933, p. 174).

Depois de passar no Rio Grande do Sul, João Maria esteve em Santa Catarina e no Paraná. Em 1956 é publicado, no Jornal *O Estado do Paraná*, a notícia da passagem de João Maria na Lapa, Paraná. Refere-se a um local próximo da Lapa, onde estava uma gruta que o povo o procurava, venerando a cruz e a fonte d'água lá existentes: "Nos anos de 1840 a 1850, residiu lá, por pouco tempo, um monge que provavelmente foi sacerdote, porque consta que com licença do então vigário, Pe. Luís de Carvalho, pregou na Matriz" (O Estado do Paraná – 22 jun. 1956). Existem registros da sua passagem pelo Rio Negro e Mafra, onde a população assolada por uma epidemia de varíola acorreu ao monge, que sugeriu o levantamento de cruzes (LEÃO, 1929). Esteve também em Lages, onde Otacílio

Costa registrou que este “filho da floresta” era peregrino que repousava debaixo de árvores e alimentava-se de ervas (COSTA, 1942, p. 4-6).

A carência de registros mais precisos sugere apenas hipóteses de quanto tempo permaneceu em cada lugar que esteve, que caminhos trilhou e que final teve o monge italiano. Aloísio de Almeida afirma que o monge faleceu em 1865; João Lourenço Rodrigues estabelece o ano de 1870 (CABRAL, 1960, p. 139). Envoltas em mistérios estão as circunstâncias da morte de João Maria de Agostini. Várias versões circulam e não se sabe até onde vai a veracidade dos fatos narrados (SILVEIRA, I909).[14] Nunca ficou esclarecido se morreu na gruta de Sorocaba, em Araraquara ou no Paraguai. Desapareceu, portanto, envolto em mistérios.

Tal situação não foi distinta em relação ao surgimento de um segundo monge que perambulou pela Região Sul do País, no final do século XIX, que ficou conhecido pelo nome João Maria de Jesus. Para Oswaldo Rodrigues Cabral, o fato de o segundo monge ter tomado o nome do primeiro “fez reviver a sua memória, ampliou a área em que a mesma se tornaria conhecida e tornou uma só pessoa as que eram verdadeiramente duas” (CABRAL, 1960, p. 163).

Foi somente no ano de 1892 que os padres franciscanos se instalaram em Lages, para atender a todo o Planalto e Oeste Catarinenses, os freis que chegaram da Alemanha para ensinar o Catolicismo para o caboclo do Contestado encontraram práticas religiosas já arraigadas, mas que não eram dos jesuítas ou de outra ordem religiosa missionária. Neste chão, os monges já haviam semeado a sua palavra (SINZIG, 1939). As crenças e as formas de professar a religiosidade pelos caboclos foi identificada pelo sociólogo Duglas Teixeira Monteiro como o Catolicismo Rústico.

Um dos primeiros registros sobre João Maria de Jesus aparece na obra de Ângelo Dourado que assim o descreve:

> O monge é um tipo especial que convém ser conhecido. Caminha só por estes sertões, nada conduz, nada pede. Se chega a uma casa, dão-lhe de comer, ele só aceita o que é mais frugal e em pequena quantidade; não dorme dentro das casas a não ser nas noites de chuva torrencial. Conversa com os moradores sem ostentação, sem impostura, sua conversa é calma,

[14] Entre as versões estão a do historiador Cônego Castanho de Almeida que veicula a possibilidade de o monge ter sido morto na sua própria gruta “por algum animal feroz ou por algum desalmado”. Baseia-se em um bilhete encontrado no Arquivo da Fábrica de Ferro, discorrendo sobre o desaparecimento do monge. (CABRAL, 1960, p. 140.). Outra versão veiculada também por Hemetério Veloso da Silveira, baseado em notícias de jornais, é a de que o monge tenha morrido nos Sertões de Araraquara entre 1906-1907, “macróbio e inofensivo” (SILVEIRA, 1909, p. 163).

> como quem fala para si só, porém todos o ouvem, todos lhe obedecem; sua figura é humilde, porém todos o respeitam e estimam. Nunca diz para onde vai, nem quando. Anoitece e não amanhece; raramente, porém, passa por um lugar mais de uma vez. Quer chova, quer os rios estejam transbordando, vai-se. Não há canoas e ele passa, ninguém sabe dizer como passou (DOURADO, 1977, p. 218-219).[15]

Portanto, diferentemente do monge italiano que tinha paradeiros em grutas, João Maria de Jesus adotou um estilo itinerante, sendo possíveis os registros do seu constante palmilhar desde a região missioneira do Rio Grande do Sul até o Mato Grosso. Próximo das margens do Rio do Peixe, Ângelo Dourado registrou que neste local as pessoas acreditavam em um monge e que “seu nome será lembrado eternamente no meio desse povo que não compreende senão as coisas simples e naturais” (DOURADO, 1977, p. 218-219). Em União da Vitória esteve em 1896 e sua passagem é descrita por Cleto Silva que conta que o peregrino, de “sotaque espanhol”, andava cumprindo uma promessa e aconselhava os sertanejos. Carregava consigo crucifixo e imagens de santos, costumava acampar onde tinha boa água e não permitia que o acompanhassem. Conta, ainda, que o “profeta” aceitava apenas oferendas de alimentos como queijo, leite e verduras. Teria aconselhado os moradores de União da Vitória para que plantassem uma cruz no morro mais alto da cidade (SILVA, s/d. p. 67-68).

No ano de 1897 esteve próximo a Lages e conversou com Frei Rogério. O relato do diálogo entre ambos foi descrito por Frei Pedro Sinzig que detalhou ser o monge “um homem de seus cinqüenta a sessenta anos, de estatura média, vestido pobre, mas decentemente”. Ao ser indagado pelo Frei Rogério sobre a sua origem e sobre os seus propósitos, respondeu“- Eu nasci no mar - criei-me em Buenos Aires, e faz onze anos que tive um sonho, percebendo nele claramente que devia caminhar pelo mundo durante quatorze anos, sem comer carne nas quartas-feiras, sextas-feiras e sábados, e sem pousar na casa de ninguém. Vi-o claramente” (SINZIG, 1939, p. 157).

Sobre a origem do segundo monge, encontramos em Soares a afirmação de que: “Segundo pesquisas feitas, seu nome era Atanás Marcaf”, sendo de origem francesa. Na continuidade, assevera:

---

[15] Ângelo Dourado foi médico das tropas federalistas. No caminho de volta, passando pelo Vale do Rio do Peixe, rumo ao território gaúcho, encontrou-se com João Maria de Jesus.

> João Maria a todos atendia bondosamente, receitava, aconselhava o bem, recusava pagamento em dinheiro, apenas recebendo presentes de cavalos, porcos, vacas etc., sendo que mesmo estes distribuía entre os seus inúmeros afilhados por ele mesmo batizados. [...] A população sertaneja, então inculta, porém ordeira, estava vivamente fanatizada pelo velho monge (1931, p. 12-13).

Cabral (1960, p. 163–164) procurou identificar semelhanças e distinguir memórias que se forjaram sobre os dois personagens que provocaram confusões de identidades quanto ao primeiro e ao segundo ou até mesmo o considerado “verdadeiro” entre os dois:

> Este João Maria é que, em verdade, é o santo, o que é reputado como tal pelas nossas populações sertanejas, não o primeiro, cujos contactos com o povo foram muito rápidos e fugazes. São deste as fotografias que correm - e não as de Agostini, que não as deixou de si; são deste os milagres que se contam e as lendas que se formaram. Este e não o outro, a quantos conseguem distinguir dois monges, é que é o santo; neste é que toda gente acredita, que toda a população sertaneja venera e de quem correm os prodígios. No sertão, no planalto, nos vales, nas coxilhas, todavia, São João Maria é um só. Não houve dois.

A fusão de dois em um ficou envolta em mistérios assim como o desaparecimento deste segundo profeta caboclo. Este último sumiu da mesma forma imprevista como que chegava e partia por todos os lugares que andou e simplesmente desapareceu sem deixar rastro de si. Muitos acreditam que tenha se recolhido para o Morro encantado do Taió; outros, acreditam ter partido para o Mato Grosso onde teria acabado os seus dias; ainda outros afirmam estar enterrado em Lagoa Vermelha, Rio Grande do Sul. Cabral assim o descreveu:

> De si só deixou à posteridade a sua palavra amiga, os seus conselhos e algumas profecias. E o exemplo de uma vida de renúncias. Mas, em torno de si, despontaram as lendas, [...] e a sua memória se conserva [...], tão viva e tão pura como nos primeiros dias [...] (1960, p. 172).

A imagem seguinte ilustra vários elementos do cenário onde atuaram os monges da Região do Contestado. É possível observar desde a representação dos povos primitivos, a fauna, a flora, o monge, a chegada da ferrovia e o contexto anterior à sua construção, com alterações profundas no modo de vida dos moradores do Sertão Contestado. Ainda sobre o assunto, o primeiro monge não deixou fotografias. A imagem é baseada nas fotos de João Maria de Jesus; segundo Pinto Soares (1933), chamava-se Atanás Marcaf e deixou-se fotografar por Giacomo Geremia, um fotógrafo de Caxias do Sul, Rio Grande do Sul.

Figura n. 04: Monge João Maria

Fonte: Quadro do artista plástico José Canônica de Salto Veloso, Santa Catarina. Acervo do autor

A data do desaparecimento de João Maria de Jesus se deu nos primeiros anos do século XX. As fotos que deixou foram guardadas com carinho e até hoje encontram zelo e espaço garantido junto a imagens de santos e de objetos religiosos. Por todos os lugares por onde passou, o monge representou esperança e conforto para o povo simples do Sertão, de modo que até hoje suscita boas lembranças e uma memória carinhosa expressa nas marcas deixadas pelos cruzeiros onde ele rezou e as fontes d'água onde pousou. O São João Maria, como é conhecido até hoje, é depositário de fé e de esperança; sobre ele, pairam inúmeras histórias de feitos extraordinários.

Vários estudos relatam a trajetória e a influência dos monges sobre a vida dos moradores do Sertão por onde palmilharam estes personagens. Célio Alves de Oliveira dissertou sobre *A construção e a permanência do mito de João Maria de Jesus na Região do Contestado, Santa Catarina*, correlacionando as práticas e as crenças que permanecem vivas na atualidade. A mais recente pesquisa é de Tânia Welter que escreveu a tese *O profeta São João Maria continua encantando no meio do povo – um estudo dos discursos contemporâneos a respeito de João Maria em Santa Catarina*.

As práticas e as marcas da passagem dos dois monges permanecem até hoje: o mistério que pairou acerca da origem de "São João Maria" parecia acompanhar o cotidiano de incertezas dos sertanejos que se encontravam em situação difícil e que enfrentavam grandes dificuldades. Boatos da presença de um novo monge preencheram o vazio do desaparecimento do velho João Maria e exacerbaram a confiança dos sertanejos no curandeiro de ervas que passou a ser denominado José Maria.

José Maria, cujo nome era Miguel Lucena Boaventura, liderou os sertanejos nos agrupamentos que culminaram com o Combate do Irani (VINHAS DE QUEIROZ, 1977, p. 78-79). As informações acerca do benzedor e do curandeiro de ervas José Maria são contraditórias e, principalmente os jornais, destacam o caráter prejudicial da presença e da liderança deste personagem. Vinhas de Queiroz comentou a familiaridade de José Maria com o grupo de seguidores:

> Esse José Maria era um tipo cariboca, de cabelos arredios e compridos, barba espessa; vestia-se de brim ordinário e, como um caboclo qualquer, andava às vezes descalço; quando muito usava tamancos enfiados em meias grossas que lhe prendiam a boca das calças. Tinha dentes escuros de tanto fumar cachimbo. Ostentava um boné de jaguatirica semelhante do velho João Maria (Ibid., p. 79).

Os sertanejos, que tinham esperança em relação à volta do velho João Maria, enxergaram neste[16] o curandeiro capaz de confortar no momento de dificuldades. A breve trajetória do José Maria, liderando os sertanejos, encerrou com a batalha em Banhado Grande, no Irani, em 22 de outubro de 1912. Pinheiro Machado chama a atenção para o singular acontecimento em que, mesmo com o

---

[16] Nos autos do processo do Combate do Irani da Comarca de Palmas (ano de 1913) o líder religioso é assim descrito: "o indivíduo José Maria de Castro Agostinho, o intitulado monge, demasiado conhecido..."

líder morto, o movimento continuou no ano seguinte e estendeu-se até o ano de 1916. As marcas do forte misticismo aparecem nas crenças na ressurreição do monge e nos líderes de aptidões religiosas que coordenaram o movimento na etapa inicial.

Em recente estudo, Martins (2007, p. 12) destacou o Combate do Irani, marco inicial do Movimento do Contestado, como um episódio repleto de “complexas variantes”. A ascendência de José Maria sobre um grande grupo de sertanejos, a presença de coronéis e a disputa pelas terras, a presença da *Brazil Railway* através da *Brazil Development Colonization Company* e o incipiente processo de colonização e, ainda, a velha pendenga das disputas entre Santa Catarina e Paraná pelo território contestado fazem parte do contexto vivenciado pelos sertanejos no momento da eclosão da Guerra do Contestado.

1.5 EPOPÉIA DE DISPUTAS NO ACERTO DOS LIMITES ENTRE SANTA CATARINA E PARANÁ

As históricas disputas por limites que gerou a herança das contestações evidenciam que o termo *Contestado* possui um sentido profundo em suas inúmeras referências que são feitas na atualidade e alcança polêmica que se estendeu por longas datas e, de certo modo, isso continua latente.

Entre os séculos XV e XIX, Espanha e Portugal protagonizaram longos litígios pelas terras do Novo Mundo na América do Sul. Os marcos foram-se definindo, começando com o Tratado de Tordesilhas (1494) e passando pelos Tratados de Madri (1750), Santo Ildefonso (1777) e Badajós (1801). No entanto, apesar dos tratados, o histórico de contendas continuou e marcou profundamente a História da ocupação européia no Sul do Brasil. Após a emancipação dos países sul-americanos, das velhas pendengas, novas disputas ocorreram.

Em 1881, Brasil e Argentina levantaram uma questão lindeira[17] que ficou conhecida por Questão de Palmas ou de Misiones. A divisa internacional passava pelos Rios Peperi-Guaçu e Santo Antônio; porém, alegavam os argentinos que os referidos rios deveriam ser o Chapecó e o Jangada (HEINSFELD, 1996, p. 54-91). A questão foi solucionada em 1895 com o arbitramento do Presidente norte-americano, Grover Cleveland, concedendo ganho de causa ao Brasil.

Santa Catarina e Paraná protagonizaram a mais longa disputa de limites estaduais do Brasil que acompanhou o povoamento, a ocupação e também o processo de colonização que alcançou o Extremo Oeste Catarinense. A primeira vila fundada no Planalto Catarinense foi Lages, por iniciativa do Governador da Capitania de São Paulo, o que provocou protestos do Governo do Rio Grande, pois nesta data São Paulo e Rio Grande do Sul faziam limites (PAUWELS, 1926, p. 121).[18] Com a criação da Província de Santa Catarina, Lages passou a pertencer à nova província e foi a primeira que estava distante das vilas e dos povoados do Litoral. Em pleno século XVIII, os portugueses continuavam a ocupar apenas as bordas do mar, eles ainda não se haviam afastado muito da costa (SANTA CATARINA E PARANÁ, 1909, p. 51).

Além de Lages, a nova Província Catarinense considerava que os seus limites geográficos acompanhavam os Rios Iguaçu ao Norte e Uruguai ao Sul, na direção Oeste, até alcançar a Argentina, de modo que, quando começou a ocupação dos Campos de Palmas, por moradores oriundos da Província de São Paulo, o Presidente da Província catarinense alegou que as terras pertenciam aos domínios desta Província. Sobre o assunto, é importante referir que o desconhecimento da região gerava ainda mais indefinições:

Ávila da Luz escreveu que o Presidente da Província catarinense alegou o seguinte:

> [...] o território, que fica ao lado esquerdo do Iguaçu, e a Oeste de Lages até chegar à linha de demarcação feita pelo Rio Santo Antônio, que corre para o Iguaçu e pelo Peperi-Guaçu, que corre para o Uruguai, faz parte de Santa Catarina, e nele se compreendem os Campos, denominados Novos, já povoados, à direita do Canoas, e as vastíssimas campinas, denominadas das Palmas, à esquerda do Iguaçu (ÁVILA DA LUZ, 1952, p. 124).

[17] Relativo a linda ou limite.

[18] A criação da Província de Santa Catarina deu-se pelo Alvará de 12 de fevereiro de 1821.

Em 29 de agosto de 1853, Curitiba, que era a quinta comarca de São Paulo, foi elevada à categoria de Província e recebeu a fastidiosa questão lindeira que continuaria com as disputas e com as contestações; a situação, por seu turno, piorou quando a área disputada foi ampliada, pois, além dos Campos de Palmas, o Rio Negro também entrou nas pretensões do Paraná. Em síntese, foram anos seguidos de discussões e de tentativas de se firmar jurisdição sobre as terras. Assim, uma província alegava a posse e a outra alegava o direito àquelas. Mesmo com a Proclamação da República e a com a transformação das Províncias em Estados, nada estava definido.

Em 1904, a questão foi levada ao Supremo Tribunal Federal que concedeu ganho de causa a Santa Catarina; o Paraná, por sua vez, recorreu da decisão. Em 1910, pela terceira vez, o Supremo Tribunal Federal confirmou em definitivo a sentença em favor de Santa Catarina. Para Cabral: “a decisão da alta Corte Judiciária era criticada abertamente pela imprensa paranaense na insinuação de desrespeito às suas determinações” (CABRAL, 1960, p. 58).

Neste contexto de hostilidades entre Estados vizinhos, surgiram os primeiros ajuntamentos em torno de José Maria e a partida do séquito do curandeiro para o Irani. A marcha, que cruzou o Rio do Peixe, foi entendida como uma afronta dos catarinenses, no sentido de forçarem a execução da sentença do Supremo Tribunal Federal.

Foi somente em 1916 que um acordo colocou um ponto final nas disputas. O Presidente da República, Wenceslau Brás, depois de várias tentativas frustradas, conseguiu encerrar o agitado litígio. No dia 20 de outubro de 1916, foi solenemente assinado um tratado pelos governadores Filipe Schimidt, de Santa Catarina, e Afonso Camargo, do Paraná. Os limites, no território contestado, ficaram assim definidos:

> [...] O Rio Negro, desde suas cabeceiras até a sua foz no Rio Iguaçu, e por este até a ponte da estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande; pelos eixos desta ponte e da mesma Estrada de ferro até a sua intercepção com o eixo da estrada de rodagem que atualmente liga a cidade de Porto União da Vitória à cidade de Palmas; pelo eixo da referida estrada de rodagem até o seu encontro com o Rio Jangada; por este acima até a sua intercepção com a linha divisória das águas dos Rios Iguaçu e Uruguai, e por esta linha divisória das ditas águas na direção geral de Oeste até encontrar a linha que liga as cabeceiras dos Rios Santo Antônio e Peperi-Guaçu, na fronteira Argentina (PIAZZA, 1983, p. 597).

Figura n. 05: Acordo de limites assinado em 20 de outubro de 1916

Fonte: Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado – Caçador, Santa Catarina

O acordo assinado em 20 de outubro de 1916 marcou, oficialmente, o fim do litígio histórico e das contendas pela Região do Contestado. Além da exaltação dos ânimos envolvendo as disputas políticas e jurídicas da Região, outros fatores são fundamentais à compreensão do contexto histórico que envolveu a população sertaneja da Região do Contestado.

De acordo com Cabral, o acordo foi acatado com constrangimento pelas populações dos dois Estados. Escreve o historiador que "(...) quando o acordo foi assinado, (...) sobre os escombros dos redutos ainda pairava o fumo dos incêndios. E, no fundo dos vales, à beira dos caminhos, na sombra das florestas, cruzes recentes diziam que a terra disputada ainda não consumira os corpos dos que haviam caído na luta" (CABRAL, 1960, p. 66). Didaticamente, a data da assinatura do acordo é destacada, também, como o fim da Guerra do Contestado.

No dia 22 de outubro de 1916, o jornal *O Estado* de Florianópolis publicou um extenso artigo sobre o "accordo" assinado com a manchete: "Assina-se, no Rio,

o tratado que põe termo à velha pendência de limites". O referido artigo destacava a solenidade do ato, os discursos do Ministro do Interior e do Governador de Santa Catarina.[19] O tratado seria, ainda, submetido à aprovação nas assembléias estaduais. Na distante Região do Contestado, o término da velha pendenga deixou marcas indeléveis na memória dos moradores.

Foi somente depois do acerto de limites entre Santa Catarina e Paraná, através do acordo de 20 de outubro de 1916, que ambos os Estados passaram a firmar jurisdição, situação que coube para cada um dos litigantes. Através da Lei n. 1.147, de 25 de agosto de 1917, foram criados os Municípios de Mafra, Cruzeiro (hoje Joaçaba), Porto União e Chapecó. O registro da visita do Presidente do Estado de Santa Catarina à região de tantas disputas somente ocorreu em 1929 quando Adolpho Konder empreendeu uma verdadeira aventura pelo ainda desconhecido Oeste Catarinense, registrada por Carlos H. P. Corrêa nestes termos: "somente em 1929, treze anos depois, portanto, da 'catarinensização' oficial da região do Contestado até a fronteira com a Argentina, (...) começava o processo de integração do Oeste às demais regiões de Santa Catarina". Ocasião em que o Presidente do Estado catarinense também teve um encontro com Getúlio Vargas, futuro Presidente brasileiro (CORRÊA, 1997, p. 179–193).

Em 1917, a grande serraria da *Lumber* em Três Barras estava em plena produção. Centenas de árvores seculares tombavam para serem transformadas em madeira serrada para exportação, para a fabricação de móveis ou de caixas desarmadas. Os trabalhadores da serraria, em sua grande maioria, eram descendentes de imigrantes e a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* atuava na venda dos lotes coloniais.

O final da campanha do Exército no Contestado e a assinatura do acordo de limites marcou o início de um novo tempo. Os colonos, descendentes de imigrantes europeus, preparavam as malas para subir no trem, no Rio Grande do Sul, e descer em uma das estações ao longo do Vale do Rio do Peixe. Agora, a *Lumber* tinha "garantias individuais e para as propriedades", como o Diretor Shermann Bishopp exigiu do governo brasileiro. As áreas de concessões ao grupo liderado por Percival

---

[19] Entre os participantes da solenidade de assinatura do tratado, estavam alguns deles que depois receberam homenagens de municípios da Região. Entre outros, destacam-se o Senador Abdon Baptista, os deputados Lebon Régis e Miguel Calmon, Ministro Paulo Frontin, e outras pessoas de "alta representação" (Jornal *O Estado*, 22/10/1916).

Farquhar ao longo do traçado da ferrovia e as áreas adquiridas estavam disponíveis para a extração comercial da madeira e para a colonização.

1.6 A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA SÃO PAULO–RIO GRANDE

A construção da ferrovia que cortou a floresta ombrófila mista, nas terras contestadas, marcou profundamente a História da Região. Dois momentos distintos separam a História do Contestado: antes e depois da instalação dos trilhos entre os Rios Iguaçu e Uruguai. A ferrovia foi inaugurada no ano de 1910 e, até então, a Região era habitada, esparsamente, pelas comunidades indígenas e pelos caboclos e mestiços pioneiros. Após a inauguração da ferrovia, tudo mudou e teve início uma nova História no Contestado.

A construção da ferrovia, ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul, ressaltou a preocupação do Governo brasileiro em ocupar as chamadas "terras devolutas" e o caráter geopolítico de tamanha envergadura. O trecho entre os Rios Iguaçu e Uruguai, exatamente na área de maior contestação, esteve a cargo da empresa *Brazil Railway Company,* controlada pelo norte-americano Percival Farquhar.

Os moradores da região contestada não tinham noção do que o futuro lhes reservava. Desta forma, no dia 23 de setembro de 1906, inaugurou-se, em Porto União, a enorme ponte sobre o Rio Iguaçu para a passagem dos trilhos que avançavam sobre o território contestado. As autoridades, presentes na festa da inauguração, destacaram a chegada do progresso como "um elo de ferro que une esse tempo a uma nova era" (BORELLI, 2006, p. 64). A ponte com os trilhos sobre o Rio Iguaçu perfazia um total de 427 metros de comprimento e, na época, era a segunda maior ponte brasileira.

Figura n. 06: A construção da ponte sobre o Rio Iguaçu

Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina

Percival Farquhar, magnata norte-americano, que controlava grandes investimentos mundiais, principalmente em países da América do Sul, ávidos em receber grandes somas em projetos, como a construção de portos, ferrovias, madeireiras e companhias colonizadoras, adquiriu os direitos para completar a construção da linha de Itararé - São Paulo até Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul. Este trecho iria ligar o Oeste Catarinense com as outras ferrovias de Percival Farquhar em São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. Juntas, estas ferrovias compreendiam a *Brazil Railway Company*, uma *holding* criada por Farquhar em novembro de 1906 (DIACON, 2002).

Todd A. Diacon[20] conta que, por volta de 1914, esta gigante aparelhagem representava aproximadamente 3.000 milhas de trilhos no Brasil. A Companhia também possuía significantes interesses de mercados em outras 2.000 milhas. Esse total de 5.000 milhas significava que a *Brazil Railway Company,* naquela época, controlava aproximadamente metade de toda a rede de estradas de ferro no Brasil:

---

[20] Todd A. Diacon é Professor de História na Universidade do Tennesee. É autor da obra: *Millenarian vision, capitalist reality – Brazil's Contestado Rebellion, 1912-1916*.

"Quando a *Brazil Railway Company* adquiriu os direitos para a linha ferroviária, ela já estava concluída até a cidade de União da Vitória, no Paraná. Tinha agora o dever de construir as, aproximadamente, 200 milhas restantes" (DIACON, 2002, p. 47).

Vinhas de Queiroz (1977, p. 70-71) escreveu sobre a concessão feita, pelo Governo brasileiro, à empresa construtora:

> A estrada obtivera do Governo Federal uma concessão de terras equivalente a uma superfície de nove quilômetros para cada lado do eixo, ou igual ao produto da extensão quilométrica da estrada multiplicado por 18. A área total assim obtida deveria ser escolhida e demarcada, sem levar em conta sesmarias nem posses, dentro de uma zona de trinta quilômetros, ou seja, quinze para cada lado.

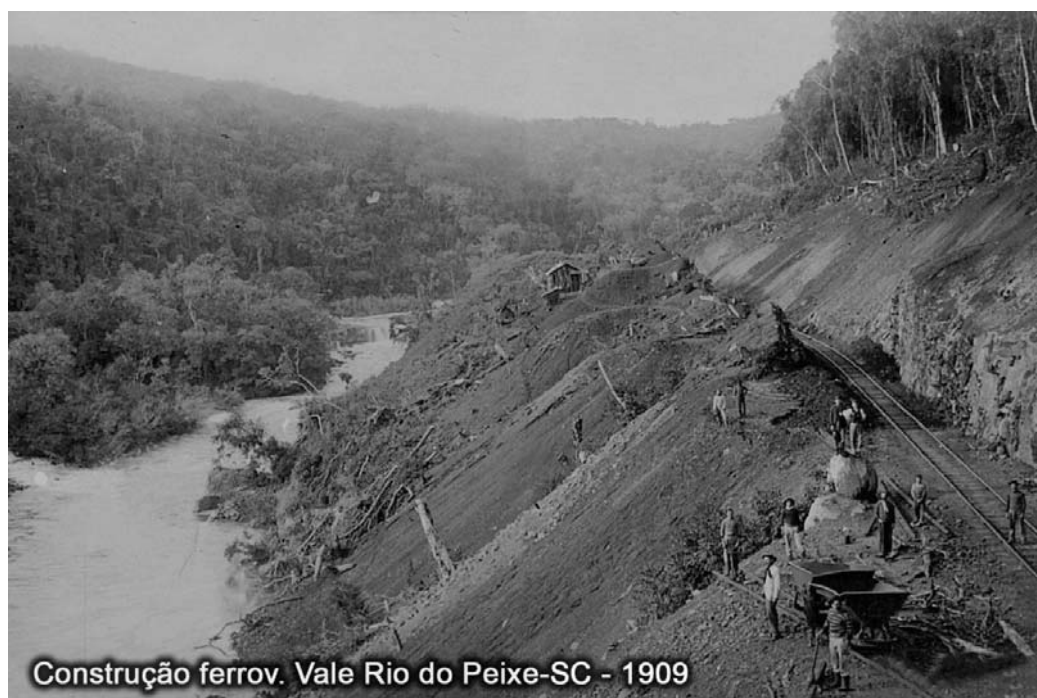
Charles A. Gauld escreveu que o mais doce entre os incentivos da concessão das terras era uma faixa de terra ao longo do comprimento da linha para a colonização. Os números da Companhia ilustram que esta doação continha 2.248.020 hectares nos Estados de Santa Catarina e Paraná. Somente no Paraná, o Governo cedeu 1.700.268 hectares para a companhia. Crucial para os planos de desenvolvimento, a Companhia planejava vender estas terras para os colonos que iriam então usar a ferrovia para embarcar os seus produtos da agricultura. Ainda, a Companhia descreveu a área incluída nesta doação como excessivamente rica, fértil, bem irrigada e que o clima não é desagradável para a raça branca. Em relatório de Farquhar, escrito em 1909, destacou que no Sul do Brasil "o solo é muito fértil e próprio para trigo, milho, arroz, algodão, frutas e vegetais de praticamente todos os tipos" (GAULD, 1964, p. 210).

Em 1907, a *Brazil Railway Company* partiu de União da Vitória rumo a Marcelino Ramos para concluir rapidamente o trecho e da forma mais econômica possível. Segundo Diacon:

> De União da Vitória um exército de mil trabalhadores se movia para o Sul em direção de São João - SC. Logo uma cidade de barracas se espalhava sobre o interior para acomodar os trabalhadores. A Companhia encheu grandes armazéns, primeiro com as simples barracas de lonas, com comprimentos de trilhos, dormentes, e ferramentas de todas as formas e tamanhos. Enormes escavadeiras a vapor e niveladoras dragavam a terra o que deveria ter sido uma grande diversão para os residentes locais. (DIACON, 2002, p. 48).

Em abril de 1908, foi inaugurado o primeiro trecho de 51 km e, um ano depois, completou-se o segundo trecho de 50 km, homenageando-se o Presidente

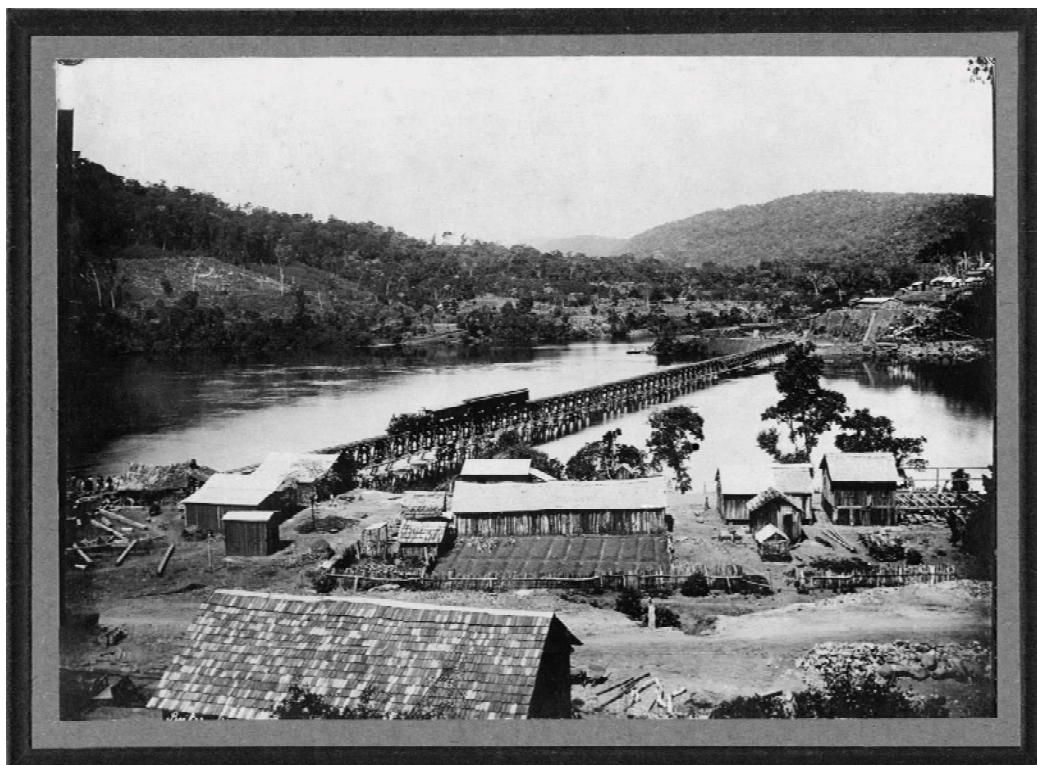
da República, com o nome da nova estação de Presidente Penna, o qual compareceu à inauguração. No entanto, foi necessário intensificar os trabalhos para a conclusão até Marcelino Ramos, no prazo constante no contrato com o governo (dezembro de 1910).

Figura n. 07: Construção da ferrovia no Vale do Rio do Peixe

Fonte: Autor desconhecido. Acervo de Joeli Laba

Para atingir o objetivo rapidamente, o número de trabalhadores multiplicou-se de 1.000 para 5.000, de tal sorte que, trabalhando em ritmo acelerado, ao contratar trabalhadores para determinados trechos e ao construir pontes temporárias de madeira ao longo da linha, a Companhia concluiu os trabalhos em dezembro de 1910.

Diacon registrou a inauguração da ferrovia com o seguinte texto: “No dia 17 de dezembro de 1910, os oficiais locais e regionais da *Brazil Railway Company* e a elite da sociedade do Contestado embarcaram no trem alegremente decorado da *Brazil Railway* em União da Vitória. Horas mais tarde, atravessaram a balançante ponte em Marcelino Ramos e a História estava feita”. Afirmou também que “talvez os

primeiros anos da construção não tenham alterado grandemente a vida na região. Agora, contudo, o grande avanço mudou tudo" (DIACON, 2002, p. 47).

Figura n. 08: Ponte sobre o Rio Uruguai

Fonte: Foto de Claro Gustavo Jansson. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina

O trem cruza, pois, pela "balançante" ponte sobre o Rio Uruguai na confluência deste com o Rio do Peixe. Inaugurada em dezembro de 1910, seis meses depois, uma enchente destruiu a primeira ponte e foi necessário reconstruí-la urgentemente a fim de se restabelecer o tráfego entre São Paulo e Rio Grande do Sul.

São visíveis as marcas das transformações da ferrovia instalada na Região do Contestado. Do Rio Iguaçu até o Uruguai, a cada duas ou três dezenas de quilômetros, aproximadamente, existiu uma pequena estação ferroviária que, logo após a sua inauguração, ao seu redor, principiou um pequeno povoado que cresceu com a derrubada da floresta e com o processo de colonização protagonizado pelos

trabalhadores da ferrovia recrutados principalmente nas colônias de imigração do Paraná e, mais tarde, pelos colonos oriundos das colônias do Campesinato Independente do Rio Grande do Sul.

1.7 A EXTRAÇÃO DA ERVA-MATE E DA MADEIRA NO SERTÃO CONTESTADO

O incipiente processo de extração comercial da erva-mate e da madeira na floresta ombrófila mista está relacionado aos primeiros passos da ocupação e da colonização efetiva do território contestado. De fato, a dinâmica da extração da erva-mate feita de forma artesanal, sem demanda de grandes investimentos, diz respeito ao arraigado hábito cultural dos moradores da área de incidência das árvores que forneciam as folhas e os ramos para a preparação da efusão.

A vasta área de incidência de erva-mate ou *Ilex paraguariensis* “abrange o norte do Rio Grande do Sul, os planaltos de Santa Catarina e do Paraná, o sul do atual Mato Grosso do Sul, o Paraguai e a região de Missões na Argentina” (OLIVEIRA, 2001, p. 70). Para Goularti Filho, desde o “Mato Grosso, a província de Misiones na Argentina e o Paraguai. Em Santa Catarina a erva-mate concentrava-se no Alto Vale do Rio Uruguai e no planalto norte – desde o atual Município de Campo Alegre até Xanxerê –, onde a extração teve início no último quartel do século XIX” (GOULARTI FILHO, 2002, p. 84-85).

A evolução do processo para a extração comercial da erva-mate e a transformação da atividade em empreendimento industrial de interesse econômico alcançaram o auge econômico no momento que principiou a extração comercial da madeira e a própria indústria madeireira ligada aos empreendimentos do Sindicato Farquhar, que também atuou no processo da retirada da erva-mate das florestas com fins lucrativos.

A erva-mate já foi assunto abordado por muitos historiadores e alcançou espaço privilegiado nas narrativas pela sua importância econômica, principalmente no Estado do Paraná. Em Santa Catarina, a sua importância não diminui com o auge da atividade, sendo pontuado entre a última década do século XIX e os primeiros anos do século XX, exatamente no momento da chegada da ferrovia e da instalação da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*.

Figura n. 09: Ervateiro

Fonte: D'ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2003. p. 42.

A existência de ervais nativos na Região do Contestado possibilitou as atividades extrativas, exercidas pelos caboclos que, durante o inverno, internavam-se nas matas, manejando com habilidade o facão, para a retirada das folhas e dos galhos, que eram vendidas aos bodegueiros.

Goularti Filho também ressalta que a erva-mate "foi responsável, em boa medida, pela fixação inicial dos imigrantes de Joinville e de São Bento e pela construção da Estrada Dona Francisca e ramal ferroviário da EFSPRG, ligando Porto União ao Porto de São Francisco" (GOULARTI FILHO, 2002, p. 84). De Joinville, onde foi instalada a Companhia Industrial para a exploração, o

beneficiamento e a exportação da erva-mate, a atividade ampliou-se por toda região, principalmente onde incidiam os ervais nativos.

Através do Decreto n. 1273, de 10 de janeiro de 1891, a Companhia Industrial de Joinville obteve a concessão do Governo para "explorarem herva-mate em terrenos devolutos no Estado de Santa Catarina (...) por vinte anos (...) nos municípios de São Bento, Blumenau, Curytibanos, Campos Novos, Tubarão, Lages e São Joaquim" (ALMEIDA, 1979, p. 30); cabe ainda referir que a Companhia dissolveu-se em 1905 (AURAS, 1984, p. 30-32). No auge, a atividade chegou a representar 30% do valor total das exportações de Santa Catarina.

A extração da erva-mate não resultou em efetiva ocupação ou povoamento, nem em mudanças significativas, pois a atividade da simples retirada do produto era realizada em áreas de fazendas por peões, agregados e posseiros. Marli Auras salienta que "homens sem terra construíam toscas moradias em áreas devolutas e tinham na coleta da erva-mate seu principal ganha-pão" (AURAS, 1984, p. 31). Os meios de transportes também não demandaram transformações, pois seguiam com a erva cancheada para os centros exportadores,[21] dentro de surrões de couro, em rudimentares carros de bois.

Ainda no início do século XX, a extração da erva-mate representava uma importante fonte de renda para o País. Os Estados de Santa Catarina e Paraná eram os maiores representantes no setor. Sobre isso, Linhares escreve: "(...) depois da borracha, era o mate, a mais importante das indústrias extrativas do Brasil, a principal fonte de riqueza do Paraná" (LINHARES, 1969, p. 302), cuja economia foi fundamental no processo histórico deste Estado.

Diferentemente da erva-mate, a extração comercial da madeira na floresta ombrófila mista do Contestado principiou com as aquisições de grandes áreas cobertas de matas nativas, já cortadas pelos trilhos da ferrovia, com a instalação da indústria madeireira que contava com grandes investimentos em capitais na construção de engenhos de serrar, com a utilização de processos industriais com avançada tecnologia para a época e com combinações com outros fatores externos já executados, projetados ou observados pelos "olhos de águia" de Percival

---

[21] Curitiba, Paranaguá, Joinville e São Francisco.

Farquhar, que cunhou o pioneirismo da indústria madeireira em pleno Sertão Contestado.

A instalação dos "engenhos de serrar" foi acompanhada, necessariamente, pela construção de moradias para os operários, de edificações para as casas de comércio, de necessidades de transporte, de criação de escolas,[22] além do surgimento de atividades agrícolas para o fornecimento de gêneros alimentícios, da necessidade de mão-de-obra específica em diversas atividades e do processo de urbanização que fixou moradores a partir da atividade madeireira.

O pioneirismo na formação de núcleos e de vilas operárias, que serviram de origem aos povoados e às prósperas cidades, foi destacado pela historiadora Eli Bellani, ao afirmar que a atividade industrial madeireira com intensa destruição das florestas foi "a única opção de vida e sobrevivência na região" (BELLANI, 1991, p. 216). Também observou que a madeira foi o elemento da integração econômica da região no plano nacional e também internacional.

Em estudo sobre as florestas de araucária no Médio Vale do Iguaçu, Miguel Carvalho situou a devastação da floresta ombrófila mista por volta do final do século XIX e descreveu a existência de "significativa população indígena, de variadas etnias (...), caboclos com suas pequenas roças de subsistência e extração de erva-mate" (CARVALHO, 2006, p. 58-59). Carvalho pontuou ainda a arrancada deste processo no Paraná, com a construção da Estrada da Graciosa que ligou Curitiba a Antonina em 1891. Na Região do Contestado, a História do pioneirismo da indústria madeireira está ligada à construção da ferrovia São Paulo-Rio Grande, que partiu de Itararé, São Paulo, até Santa Maria, Rio Grande do Sul, e cortou "amplas extensões de matas praticamente inexploradas no interior do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul" (CARVALHO, 2006, p. 60).

O início dos trabalhos de instalação da *Lumber* na Região do Contestado, antecedeu à conclusão da ferrovia São Paulo-Rio Grande que foi inaugurada em 17 de dezembro de 1910. A edificação do complexo madeireiro próximo ao tronco ferroviário também levou em consideração o volume de madeira comercializável. Para Reitz e Klein, os pinheirais densos possuíam mais de 200 araucárias por

---

[22] Dentro do quadro da *Lumber*, havia a sala de aula da professora Donina. Mais tarde, tornou-se a escola dos poloneses e, quando foi encampada, criaram o posto de puericultura (Depoimento de Tércia de Oliveira).

hectare (REITZ; KLEIN; REIS, 1979, p. 248). Sendo o pinheiro a árvore mais alta da floresta ombófila mista, segundo os mesmos pesquisadores, aquele atinge de vinte a cinqüenta metros de altura e as árvores adultas alcançam de um a dois metros de diâmetro com idade média de 140 a 200 anos (REITZ; KLEIN, 1966).

Carlos Pereira Costa chamou a atenção para as proporções da quantidade de árvores beneficiadas pela *Lumber*[23], pois, no ano de 1941, existiam 1.270 serrarias registradas que beneficiavam pinho em Santa Catarina e a *Lumber* era a maior de todas. (PEREIRA, 1943). Há lacunas nos dados e a documentação existente não possibilita um eficiente cálculo da quantidade de madeira explorada comercialmente pela *Lumber* entre os anos de 1911 e 1940.[24] É possível uma estimativa, ao se observar a área coberta pela floresta ombrófila mista e a quantidade de pinheiros distribuídos nos aproximadamente 200.000 km^2 de superfície. Conforme Lago, no ano de 1955, ainda existiam em Santa Catarina “27 milhões de indivíduos com diâmetro superior a 40 cm, enquanto o Paraná deveria possuir 128 milhões e o Rio Grande do Sul apenas 6 milhões” (LAGO, 1968).

---

[23] A *Lumber* foi encampada pelo Governo de Getúlio Vargas durante a Segunda Guerra Mundial e continuou as atividades madeireiras até o ano de 1948.

[24] Ladislau Olcha em seu depoimento relata que testemunhou a queima de vasto material de arquivo na década de 1940. Chamou sua atenção alguns papéis timbrados e “cheques” que eram varridos pelo fogo: “Guardei dois no bolso e estão guardados comigo até hoje” (LADISLAU OLCHA – 02/02/2007).

Figura n. 10: Pinheiro remanescente da Floresta da Epagri de Caçador, Santa Catarina

Fonte: Arquivo do autor

Estima-se que a araucária da fotografia é a quinta maior do mundo. Mede 7,70 cm de circunferência e 2,45 cm de diâmetro. É um dos milhares de exemplares da espécie, que se encontra na Floresta Nacional da Estação Experimental da EPAGRI de Caçador, em Santa Catarina.

Retomando o assunto, durante as primeiras décadas do século XX, a grande reserva de pinheiros existente possibilitou a exploração de forma simplificada com a venda das toras inteiras ou das tábuas serradas e de vigamentos, como no caso da

Lumber. A introdução de novos processos técnicos e as demandas do comércio, tanto interno como externo, possibilitaram os aproveitamentos e a fabricação de uma infinidade de outros produtos como as caixas desarmadas e os móveis inexistentes nos processos iniciais, quando a abundância de madeira era grande e a madeira serrada constituía-se no principal produto para o fornecimento de material construtivo.

Para a possível análise do período em estudo e do caso da *Lumber*, o quadro abaixo refere-se ao período da exportação da madeira serrada, quando a *Lumber* colocava grande volume de pinho no comércio internacional.

Quadro n. 01: Exportação de pinho do Brasil

ANOS	TONELADAS
1911	4.412
1912	3.736
1913	11.932
1914	5.809
1915	30.719
1916	71.126
1917	45.713
1918	152.021
1919	71.621
década de 1920	950.296
década de 1930	1.594.194

Fonte: CARVALHO, Miguel, M. X. **O desmatamento das florestas de araucária e o Médio Vale do Iguaçu**: uma História de riqueza madeireira e colonização. Florianópolis: UFSC, 2006. Instituto Nacional do Pinho. Quadros Estatísticos. Anuário Brasileiro de Economia Florestal. Instituto Nacional do Pinho, 1948, 1958 e 1968.

É interessante considerar que o volume exportado abrange todas as indústrias madeireiras da época, e um possível comparativo com o *Lumber* será facultado com os quadros estatísticos existentes, exclusivos da referida empresa, que serão apresentados mais adiante.

Ainda em termos estatísticos, encontra-se em Miguel Pedro Guerra um quadro interessante no que se refere à exploração comercial de pinheiros da floresta ombrófila mista. Segundo ele, "o intenso processo de exploração predatória fez com

que as reservas naturais dessa espécie estejam atualmente limitadas a valores estimados entre 2% a 4% da área original" (GUERRA, 2003, p. 87).

Figura n. 11: Imbuia gigante

Fonte: Postal de Luiz Sczherbowski do acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina

No cartão postal da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* há uma imbuia gigante sendo serrada pelos operários. É importante comentar que os seis homens parecem pequenos diante da exuberante árvore de 2 m de diâmetro.

Cabe referir agora que a construção da ferrovia, a exploração comercial da madeira e a colonização das terras no Contestado são temas cruciais para a compreensão da História do Contestado, tanto antes, como depois da Guerra do Contestado. No dia 23 de setembro de 1912, o jornal *O PAIZ* do Rio de Janeiro publicou um artigo destacando que "nossos grandes, nobres e acertados esforços foram ter conseguido atrair para o Brasil a atenção dos capitalistas estrangeiros, mostrando-lhes as vantagens que eles poderiam auferir, auxiliando-nos na exploração de nossas inesgotáveis e inexploradas riquezas" (O PAIZ – Rio de

Janeiro, 23 set. 1912). Com efeito, a chegada pioneira do capital norte-americano no Sul do Brasil encontrou a floresta ombrófila mista de portas abertas.

É preciso, pois, caracterizar as empresas e a atuação do grupo Farquhar no Contestado; ao dispor de capital equivalente a 100.000 dólares, em 1907, a *Brazil Railway Company* criou a subsidiária *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* para adquirir as propriedades florestais em Três Barras, áreas então do Paraná. Não foi por acidente que uma linha ferroviária atravessou estas terras. A *Lumber* lucraria com a venda da madeira, com a colonização, com a ferrovia e com o transporte. É, ainda, um assunto que carece de uma descrição do Faraó Americano, como o descreveu Charles Gauld[25] ao se referir ao magnata norte-americano Percival Farquhar e de seus investimentos que serão tratados no próximo capítulo.

[25] Charles A. Gauld na obra *Farquhar, o último titã – um empreendedor americano na América Latina*, descreve a trajetória do edificador da *Lumber* na Região do Contestado. Começou pela formação daquele indivíduo, apresentou a sua experiência em empreendimentos internacionais, comentou os seus feitos na América Latina e, principalmente, no Brasil onde atuou na construção de ferrovias, de portos, de colonizadoras e de madeireiras.

2 AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS NO BRASIL NO INÍCIO DO SÉCULO XX E O PROGRAMA FARQUHAR

> BRASIL – imenso, fantástico, verde, seco e pardacento. Florestas onde o silêncio é sepulcral. (...) Ouro no cascalho, ouro no cacaueiro, ouro na frondosa copa do ipê. Por tudo um tom melancólico. E, depois, a marcha contínua de legiões de homens contra as forças hostis da natureza.
>
> Roy Nash, 1926.

2.1 AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS NO BRASIL NO INÍCIO DO SÉCULO XX

As últimas décadas do século XIX ficaram marcadas pela decadência da Monarquia e pelo declínio da influência inglesa na economia brasileira. A instalação de 138 empresas estrangeiras, entre os anos de 1905 e 1920, representa uma mostra parcial do poderio econômico do Sindicato Farquhar no Brasil, do avanço tecnológico e científico dos Estados Unidos da América e evidencia onde se encontrava o novo eixo econômico mundial.

A fase imperialista do capitalismo monopolista é marcada pela década de 1870 como o princípio da luta entre as grandes potências pela hegemonia econômica mundial. Este período, considerado como a época clássica do fenômeno imperialista, é definido como constitutivo de um sistema capitalista internacional. O desenvolvimento sem precedentes dos movimentos internacionais de capitais e de mercadorias gerou uma tendência a igualar as taxas de lucros em escala mundial. É esta mobilidade internacional dos capitais que tornou possível um sistema capitalista internacional unificado, porém não homogêneo (AMIN e VERGAPOULUS, 1997, p. 77). A respeito disso, Paul Singer destaca que houve inversões de capitais dos países industrializados nos países não-desenvolvidos. Duas finalidades perseguiam estas inversões: as taxas de juros mais elevadas e o domínio dos mercados internos das economias coloniais. A primeira finalidade torna-se viável já que se tratava de empréstimos a governos dispostos a pagar taxas de juros e comissões aos intermediários ou a fazer inversões em obras públicas como ferrovias, cujos riscos

eram eliminados por “garantias de juros” oferecidas pelo poder concedente. A segunda finalidade era atingida mediante o estabelecimento de subsidiárias – ferrovias, companhias de navegação, de bondes, de eletricidade e gás, matadouros, madeireiras e colonizadoras - , que naturalmente preferiam importar equipamentos, combustíveis e tecnologias do país em que se situava a matriz (SINGER, 1977, p. 363).

O referido autor prossegue o seu raciocínio, explicando que a expansão do capitalismo em diferentes países passou a dividir mercados tradicionalmente monopolizados pelos ingleses, dando margem ao acirramento de competições entre essas nações. O Brasil, nesse contexto internacional, situou-se como mero fornecedor de matérias-primas e, potencialmente, de grande interesse para os países investidores.

Figura n. 12: Charge de Cecil Rhodes[26] sobre a África

Fonte: Acervo do Professor Walfrido Soares Júnior

[26] Cecil Rhodes (1853-1902), imperialista britânico, expandiu o domínio dos ingleses sobre o continente africano. Os países da Rodésia do Sul (Zimbábue) e da Rodésia do Norte (Zâmbia) faziam parte dos territórios que lhe pertenciam; lá, onde explorou a mineração de diamantes e de ouro (GAULD, 2006, p. 57).

É importante ressaltar que a formação de empresas gigantes é decorrente dos avanços do capitalismo que requer a conquista de novos mercados, objetivando não só a exportação de mercadorias para os países periféricos mas principalmente a exportação de capitais para a manutenção da taxa de lucro elevada. É nesse contexto que acontece o estabelecimento do Grupo Farquhar no Brasil, presença esta que se fará sentir em amplos setores da Economia brasileira, a partir do início do século XX. O estabelecimento deste grupo deu início a uma nova tendência, ou seja, à origem de trustes e de cartéis, decorrente do grau de desenvolvimento do capitalismo e da conseqüente concentração e centralização de capital (SINGER, 1977, p. 363).

No Brasil, em especial, há matéria-prima e mão-de-obra abundantes e baratas, além de outros incentivos para o sucesso dessa nova etapa do capitalismo, como, por exemplo, os subsídios oferecidos pelo Governo. No caso das ferrovias, a garantia de juros esteve entre 5 e 7% sobre o custo da estrada. Ainda foi facultada às Companhias a obtenção do privilégio de concessão das terras marginais às linhas das estradas de ferro, gratuitamente, ao garantir o lucro e eliminar a concorrência.

Embora, efetivamente, as estradas de ferro tenham simbolizado a fase da hegemonia inglesa, no Brasil e no campo internacional, o Grupo Farquhar, estabelecido no Brasil em 1906, pretendeu e obteve o controle do sistema ferroviário nacional, coerentemente com a sua atuação de truste. Ressalte-se aqui o papel destacado dos investimentos estrangeiros nas chamadas ferrovias de integração ou estratégicas, a partir do início do século XX, como foi o caso da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (SINGER, loc. cit.).

2.2 PERCIVAL FARQUHAR, O “FARAÓ AMERICANO” EM CUBA E NA GUATEMALA

Relatar a trajetória do maior complexo extrativo madeireiro do mundo, instalado em pleno Sertão Contestado no início do século XX, é tarefa que passa, necessariamente, pela descrição dos projetos do mega empreendedor Percival

Farquhar que, além da *Brazil Railway Company,* erigiu 38 empresas subsidiárias, entre elas a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company.*[27]

Personagem controvertido da História econômica mundial, odiado por muitos e admirados por outros, que deixou marcas indeléveis na História brasileira pela ousadia do seu programa e pela presença onipresente e incansável nos meios políticos e econômicos brasileiros na primeira metade do século XX.

Descendente de ingleses *quacres* e presbiterianos escoceses que se estabeleceram, no início do século XVIII, nas colônias da América do Norte, Percival tinha na sua ascendência o numeroso grupo religioso da comunidade *quacre* ou Sociedade dos Amigos que transformara a Filadélfia na mais progressiva cidade do Novo Mundo.[28]

Arthur Farquhar, pai de Percival, estabeleceu-se em York, na Pensilvânia, e atuou no ramo da indústria metalúrgica, exportando implementos agrícolas e depois máquinas e tratores.[29]

Em 1864 nasceu Percival, o segundo dos três filhos de Arthur Farquhar. A próspera família exerceu forte influência na formação dos filhos pela rigorosa formação graças aos princípios religiosos e também pela convivência do pai no círculo político e empresarial da época tanto em Londres como em Nova York.[30]

---

[27] Os dados levantados neste capítulo tiveram como fontes principais as pastas do Arquivo Nacional RJ, o Arquivo particular de Romário José Borelli, o Arquivo Público do Estado de Santa Catarina e referências bibliográficas.

[28] Recentemente traduzido para a Língua Portuguesa, a obra de Charles A. Gauld com o título *Farquhar, o último titã – um empreendedor americano na América Latina*, fornece importantes informações sobre o *quacre* americano e a histórica política e econômica do período. Gauld assim descreve: "*Quacres* (*quakers*) são membros da Sociedade dos Amigos, nova denominação cristã surgida em meados do século XVII na Inglaterra, na época da Reforma Protestante. Os membros da comunidade crêem na comunhão direta com Deus, sem intermediários, e se propõem a viver de modo a dar testemunho dessa experiência interior, sob a forma de integridade, simplicidade, pacifismo, igualdade social, etc." (GAULD, 2006, p. 39). Gauld ofereceu ao Arquivo Nacional do Rio de Janeiro uma pasta de documentos de Percival Farquhar e de suas empresas, esta que foi uma importante fonte de pesquisa para este trabalho. Uma descrição dos projetos de Farquhar está no Programa Farquhar, que será descrito mais adiante.

[29] "Com a ajuda de sete mecânicos, começou a produzir implementos agrícolas. Por volta da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), sua empresa empregava 600 homens e gerava anualmente cerca de 1,5 milhão de dólares, oriundos da venda mundial de máquinas e motores da "Idade do Ferro". (Ibid., p. 32).

[30] Além de conhecer e conviver com grandes empresários da época, os Farquhar também foram conhecidos dos presidentes desde "Abraham Lincoln (1809-1865, adm. 1861-1865) até Herbert Hoover (1874-1964, adm. 1929-1933) (GAULD, loc. cit.).

Após a incipiente experiência nos negócios com o pai, Percival ingressou no Yale College, em 1881, onde concluiu o Bacharelado e, em seguida, especializou-se em Engenharia Mecânica pela Escola Politécnica de Sheffield. É importante destacar que, como estudante em Yale, fez o primeiro contato com o ramo ferroviário, tendo, durante as férias, participado da prospecção para uma estrada de ferro em Minnesota, no ano de 1883[31] (GAULD, 2006, p. 33).

Concluídos os estudos de Engenharia, Percival foi promovido pelo pai a sócio de sua companhia de exportação em Nova York "que remetia máquinas agrícolas para a América Latina" (Ibid., p. 34-35). Nesse período, também freqüentou a Faculdade de Direito na Universidade Colúmbia. Charles Gauld, biógrafo de Percival, descreveu que este foi aluno excepcional em Matemática, premiado pela memória espetacular e pela incrível capacidade de ler depressa e de memorizar as leituras, inclusive sendo aprovado no Exame da Ordem dos Advogados já no primeiro ano; no entanto, "ele viria a fazer pouco uso de seus conhecimentos de Engenharia e Direito, mas os considerava extremamente úteis para suas atividades financeiras e de desenvolvimento na América Latina" (Ibid., p. 35).

Antes de ingressar nos negócios na América Latina, Percival Farquhar também incursionou na política. Disputou uma cadeira na Legislatura Estadual em 1889 por um distrito republicano de Manhattan, como democrata, e acabou derrotado, entretanto, venceu as campanhas de 1890 e 1892 e "trabalhou na Comissão de Atividades Bancárias e na Comissão de Orçamento da Assembléia Legislativa e, no seu mandato final, foi presidente da Comissão de Assuntos Militares" (Ibid., p. 36-37).[32]

Nas décadas de 1870, 1880 e início de 1890, antes do mergulho nos grandes empreendimentos na América Latina, Percival Farquhar teve sólida formação em áreas do conhecimento nos ramos industrial e empresarial e, principalmente, uma bagagem de experiências no campo social, cultural, militar,

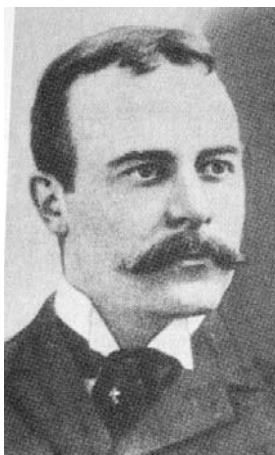
---

[31] Percival teve uma breve experiência como vice-presidente nas empresas privadas de bondes elétricos (*Atlantic Coast Electric Railway* de *Absury Park* e a *Staten Island Electric Railway*) de George Harvey nos subúrbios de Nova York e especulou na Bolsa de Valores, não sendo bem sucedido (GAULD, 2006, p. 38).

[32] O biógrafo Gauld faz questão de enfatizar que no período antecedente à saída de Percival para a América Latina foi constante a sua presença na alta sociedade de Nova York, rodeado de milionários dos grandes negócios de ferrovia, aço, petróleo, etc.

religioso, político e econômico. Desde cedo, travou contatos com milionários empreendedores, políticos influentes e futuros investidores que transformaram a História da América Latina e do Brasil.

Gauld (2006, p. 36-37) destacou que a primeira parada de Percival foi em Cuba, "a região da América Latina mais próxima do coração industrial da América do Norte". Em 1898, Cuba deixou de ser Colônia espanhola e teve na tutela governamental dos Estados Unidos a tarefa de estruturação da Ilha destruída pela Guerra Hispano-Americana.[33]

Figura n. 13: Percival Farquhar

Fonte: GAULD, Charles A. **Farquhar, o último titã**: um empreendedor americano na América Latina. Trad. de Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Cultura, 2006. p. 2.

Assim, Havana foi o destino de Percival onde:

> Os Estados Unidos, em repentino surto imperialista, acabavam de arrancar da Espanha suas últimas possessões coloniais – vestígios de um império estabelecido [nos dois hemisférios] entre palmeiras e pinheirais no qual, desde as conquistas de Cortez e Pizarro até os triunfos de Bolívar e San Martín, o sol nunca se punha (GAULD, 2006, p. 44).

Em Cuba, Percival e associados formaram a *Cuban Electric Company* que foi registrada "em 20 de dezembro de 1898, com capital de 1 milhão de dólares em ações sem lastro". A *Cuban Electric Company* foi comprada pela *Havana Electric* e Farquhar tornou-se o seu diretor. Ainda em Havana, o referido empresário assumiu

[33] Percival desembarcou em Cuba no ano de 1898, interessado na modernização das "decrépitas linhas de bonde de Havana após a chegada da paz à cidade, que exalava sujeira e miséria (GAULD, 2006, p. 44).

a "concessão e as linhas da Ferro Carril Urbano, elas valiam 1 milhão de dólares". No entanto, o grande desafio de Farquhar foi a construção da *Cuba Railroad,* ligando Santa Clara a Santiago (GAULD, 2006, p. 50-52).

Cabe referir agora que a construção de ferrovias na América Latina subdesenvolvida era o ponto de partida para a possibilidade de outros grandes projetos como a extração comercial da madeira e a própria colonização[34]. Na condição de grande articulador nos meios econômicos entre os freqüentadores de *Wall Street*, os planos para a construção da ferrovia que teria metade da extensão de Cuba levaram Farquhar a procurar William Van Horne[35]. Em abril de 1900, foi registrada a *Cuba Company,* tendo Van Horne como Presidente e Farquhar, seu Assistente. "Em uma semana foram vendidos os 160 lotes de ações avidamente abocanhadas por 20 pessoas" (Ibid., p. 63).

Figura n. 14: Ação da *Brazil Railway Company*

Fonte: Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado

---

[34] Gauld destacou que, no início do século XX, Farquhar havia observado que "Cuba e Brasil recebiam da Europa latina um número de imigrantes solteiros e cheios de energia que seria suficiente para clarear a população e fortalecer a economia desses países caracteristicamente mestiços." (GAULD, 2006, p. 75)

[35] William Van Horne (1843-1915) foi o poderoso sócio de Farquhar. Pioneiro nos transportes ferroviários, aquele sugeriu que as ferrovias fossem usadas de modo a integrar a comunicação e o transporte, ao instalar os serviços telegráficos para operarem juntamente com os serviços ferroviários. Além de se destacar na sua construção, também foi Presidente da *Canadian Pacific Railway*.

Van Horne, com larga experiência na *Canadian Pacific,* demonstrou diplomacia, ao orientar e acompanhar Farquhar no desenvolvimento dos trabalhos de construção de moradias, dos levantamentos de terras e das demarcações:

> Astutos, Van Horne e Farquhar adotaram a prática, rara entre empresários americanos na América Latina naquele tempo, de primeiro fazer reverências. E fazer isso com freqüência. Valeu a pena. Ambos evitaram decididamente os modos e métodos rudes que predominavam entre os desbravadores e construtores de estradas de ferro americanos (GAULD, 2006, p. 67).

O constante acompanhamento da construção da ferrovia também resultou em uma compra, por parte dos empreiteiros ferroviários, de nove plantações de cana-de-açúcar na rota de sua ferrovia, ao norte de Santiago. Para garantir transporte para a ferrovia, construíram dois engenhos (Ibid., p. 50).

Em dezembro de 1902, foi inaugurada a ferrovia, cuja viagem inaugural contou com a presença de Farquhar e de Van Horne. Juntos, ainda, construíram serrarias no Leste de Cuba, "planejaram hotéis em várias cidades e conexões com navios a vapor entre seu debilitado porto de Antilha e Nova York (...)". Das experiências desta parceria, "Farquhar imitou em grande escala os procedimentos da Van Horne no Brasil, até em pequenos detalhes, como a contratação de um funcionário da imigração da *Canadian Pacific* para acomodar os camponeses europeus nas terras da *Brazil Railway*" (Ibid., p. 77-78).

Após a experiência em Cuba, no final do ano de 1903, Farquhar estava na Guatemala, onde pretendia obter do Presidente Estrada Cabrera "um contrato para finalizar a ligação ferroviária há muito interrompida e deteriorada entre Puerto Barrios, na costa caribenha, e a Cidade da Guatemala, bem como conseguir terras para plantar banana nas baixadas que, embora férteis, eram pântanos sem uso" (Ibid., 2006, p. 89).

Na Guatemala, o principal sócio e parceiro de Farquhar foi Minor C. Keith[36], casado com uma filha do Presidente da Costa Rica, dono de grandes concessões de terra com plantações de banana. Criador da *United Fruit,* Keith atuava nos ramos de maior investimento por parte de americanos na América Central, a saber, as ferrovias e o cultivo de café e de banana.

---

[36] Minor C. Keith foi Presidente da *Cuban Central Railway* (GAULD, 2006, p. 54-83).

Tendo como sócios Van Horne e Minor C. Keith, Farquhar tinha como desafio a ligação ferroviária entre El Rancho e a Cidade da Guatemala. O Governo da Guatemala já havia construído parte desta ligação, porém esta já estava deteriorada pelo tempo e deveria ser reformada e concluída nos seus 96 Km restantes.

Após difíceis negociações com o Presidente Estrada Cabrera, em 12 de janeiro de 1904, foi assinado o contrato e a concessão generosa que Farquhar recebeu:

> O empreendimento recebeu isenção de tarifas, impostos e também de interferência governamental em sua administração. De olho no comércio interoceânico antes do término do Canal do Panamá feito por Theodore Roosevelt, Farquhar obteve favores tarifários especiais, além de locais valiosos, na capital e em Puerto Barrios, onde instalar os terminais. Na cidade litorânea, a ferrovia tinha garantidos mais de 3 quilômetros de frente para o porto. O direito de preferência permanente para construir linhas secundárias e uma área de 64 quilômetros eram, na verdade, uma franquia exclusiva [...] (GAULD, 2006, p. 92).

Em 08 de junho de 1904, Keith e Van Horne registraram em Nova Jersey a *Guatemala Railway*, que construiria a ferrovia com recursos obtidos no *Deutsche Bank* de Berlim. Com a supervisão direta de Farquhar e a presença de experientes engenheiros, técnicos e trabalhadores americanos, a recuperação e a construção da ferrovia na Guatemala foi concluída rapidamente. Farquhar organizou armazéns para vender comida e roupa aos trabalhadores a preço de custo, “algo nunca visto na Guatemala”. A construção agradou tanto o Presidente Estrada Cabrera que, em contrapartida, assinou um contrato generoso em que a *Guatemala Railway Company* recebeu “trinta quarteirões em Puerto Barrios, direito de passagem com 30,5 metros de largura e concessão exclusiva por 99 anos (...). Os barcos de banana poderiam ser carregados dia e noite. Era permitido trazer imigrantes” (Ibid., p. 100).

A conclusão da linha entre El Rancho e a Cidade da Guatemala garantiu o sucesso da *United Fruit* em seus 20 mil hectares de bananais próximo a Puerto Barrios. A *Guatemala Railway Company,* por sua vez, também assegurou o transporte necessário para a sua linha. Farquhar não chegou a trazer imigrantes nem mesmo continuou com a bananicultura na Guatemala: próximo desafio, pois, foi o Brasil que, no dizer do Roy Nash, era: “imenso, fantástico, verde (...). Florestas onde o silêncio é sepulcral (...). A marcha contínua de legiões de homens contra as

forças hostis da natureza". Farquhar carregou de Cuba e da Guatemala as experiências nas negociações com os governos dos países de economia primária e sem estrutura mínima, a convivência com sócios poderosos e influentes, o trabalho com engenheiros ferroviários, técnicos e operários índios e mestiços. Tudo isso foi de grande valia no estabelecimento da sua gigante *Brazil Railway Company.*

2.3 PERCIVAL FARQUHAR EM CAPITAIS BRASILEIRAS

A primeira vez que Farquhar desembarcou no Rio de Janeiro foi no início de 1905. Foi recebido pelo advogado Alexander Mackenzie[37]; ao ser introduzido ao círculo das autoridades de interesse das concessões almejadas, teve imediato contato com Lauro Müller[38], então Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas (GAULD, 2006, p. 106-107).

No ano anterior, Farquhar havia criado a *Rio de Janeiro Light & Power Company* em Nova Jersey. O interesse por investimentos no Rio de Janeiro foi despertado pela situação descrita em relatórios de agentes do pai de Percival que indicavam a situação caótica da iluminação pública, as primitivas e deficitárias usinas particulares de telefonia e o sistema de bondes que, do Palácio do Catete, rumo aos bairros das praias, "a tração era feita por mulas adornadas com sininhos" (Ibid., p. 105).

O idealizador dos grandes investidores para os negócios de eletricidade, de telefone, de gás e de bondes na, então capital brasileira, foi Percival Farquhar que buscou auxílio em Frank Pearson[39], que possuía o seu círculo de investidores, de banqueiros, de financiadores; ainda, Alexander Mackenzie comprou o controle da

---

[37] Alexander Mackenzie, advogado e empreendedor canadense que se estabeleceu no Rio de Janeiro, atuou em São Paulo na *Tramway* e na *Light & Power Company*. Foi sócio de Frank Stark Pearson e Farquhar (GAULD, 2006, p. 107).

[38] Lauro Severiano Muller (1863-1926), político catarinense, nomeado governador provisório do Estado de Santa Catarina por Deodoro da Fonseca. Mais tarde foi Presidente de Santa Catarina, Deputado Federal, Senador, Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas durante a presidência de Rodrigues Alves (1902-1906) e Ministro das Relações Exteriores de 1912 até 1917.

[39] Frank Stark Pearson (1861-1915), engenheiro da *Metropolitan Street Railway Company* (o metrô de Nova York), atuou na instalação de usina termoelétrica, de trilhos e cabos da *Havana Electric Railway* e na exploração de serviços públicos na Espanha, México e Brasil. Admirador e sócio de Farquhar em gigantescas operações no Brasil e nos EUA, "juntos, ganharam e perderam milhões de dólares"(Ibid., p. 42-56).

linha do Jardim Botânico entre 1905 e 1910 aqui no Brasil. Na Europa, Farquhar preparou o terreno para Pearson comprar a Companhia de Gás. "Depois, em Berlim, comprou a linha de bonde de Vila Isabel e a decrépita empresa de telefonia do *Deutsche Bank* – a *Brasilianische Elektricitäts Gesellschaft*" (GAULD, 2006, p. 108).

Cabe ressaltar que os incipientes negócios e investimentos idealizados e realizados no Brasil por Percival Farquhar não ocorreram sem ferrenha oposição. Enfrentaram, deste modo, um grupo rival, liderado por Gaffrée e Guinle,[40] que já atuavam no fornecimento de eletricidade para as Docas de Santos e também tinham interesse em implantar e fornecer eletricidade no Rio de Janeiro. Também a imprensa carioca, o *Jornal do Comércio*, publicava artigos cáusticos contra a *Light* e, ainda, foi necessário convencer o Ministro Lauro Müller a autorizar a instalação e o funcionamento da empresa no País.

A autorização ocorreu com a assinatura do decreto feito pelo Presidente da República em maio de 1905. Houve, assim, a construção da usina da Lage com a maior casa de força da América Latina. Decolou-se, desta forma, o uso da energia no Brasil que prosperava com as exportações de café e borracha:

> Cresceu o uso comercial e residencial da eletricidade e do gás de cozinha, uma inovação promovida por Pearson com uma grande variedade de fogões a gás americanos. Em 1907, a reorganizada companhia de gás tinha 626 quilômetros de encanamentos, que abasteciam 15 mil pontos de iluminação pública nas ruas e atendiam a 22.325 consumidores residenciais. Naquele ano, a Light fornecia eletricidade para 422 lâmpadas de arco voltaico, 104 ventiladores, 240 motores e 5.600 lâmpadas instaladas em estabelecimentos comerciais e alguns cinemas pioneiros (Ibid., p. 115).

Gauld (Ibid., p. 112-115) também destacou que o sistema de telefonia da capital cresceu e, no início de 1907, "cerca de 2.200 linhas se achavam em funcionamento, sendo atendidas não mais pelos ineficientes senhores e rapazes de 1905, mas sim por moças". Quanto aos bondes, havia os estábulos "que abrigavam os cavalos para puxar bondes, próximos do Palácio Itamaraty, sede do Ministério das Relações Exteriores, ao norte do centro. Eles foram transformados em garagem para vagões e prédios de escritórios". Com efeito, o sistema de gerenciamento

---

[40] Cândido Gaffrée foi fornecedor de eletricidade para as Docas de Santos e do Rio de Janeiro. Eduardo P. Guinle Jr. foi sócio de Cândido nos negócios das Docas de Santos. Ficaram ricos com a implantação do porto de café em Santos (GAULD, 2006, p. 108-110).

americano, a eletricidade, os meios de transporte e as campanhas na área da saúde pública eram traços fortes dos tempos modernos na capital brasileira.

Os promissores investimentos, principalmente em energia elétrica na capital brasileira, através da *Light*, levaram Farquhar a atuar também em Salvador, onde organizou a *Tramway, Light & Power Company,* criada em Portland, Maine, no ano de 1905.

Gauld descreveu a *Bahia Tramway, Light & Power Company*, como "uma espécie de subproduto da *Light* do Rio de Janeiro, lançada em sociedade com Pearson e Mackenzie. Comprou a linha de bondes dos alemães na Cidade Baixa, permutou ações para assumir a *Bahia Gás Company* de um grupo britânico e, ainda, deteve o controle da *Compagnie d'Eclairage de Bahia*, que detinha a concessão para iluminar a cidade" (GAULD, 2006, p. 125-126).

Do mesmo modo que no Rio de Janeiro, os negócios liderados por Farquhar foram alvo de fortes contestações, novamente contando com opositores como a imprensa, Gaffrée e os irmãos Guinle que também tinham interesses nos mesmos serviços públicos. A situação, inflamada pelas críticas e pela opinião pública, chegou ao auge em outubro de 1909, quando "um cego foi morto por um dos bondes de Farquhar". O episódio resultou em violento protesto:

> A multidão, com certa conivência da polícia, passou ao ataque, danificando ou destruindo dez vagões, quatro *trailers*, cerca de 800 lâmpadas a gás e postes de rua, tubulações de gás e a usina geradora de força. Um empregado da companhia foi morto e vários ficaram feridos (Ibid., p. 127).

Com a imagem arranhada e sem o apoio das autoridades, restou a Farquhar e a seu grupo vender a empresa ao Município de Salvador; deste modo, a venda da *Tramway, Light & Power Company* ocorreu em 1913. Gauld descreveu que o Governo Municipal (Salvador) não completou o pagamento, o que levou Farquhar a fazer "um apelo a diplomatas para que inquirissem as autoridades da Bahia sobre os pagamentos devidos a seus antigos acionistas" (Ibid., p. 129).

2.4 PROJETOS NA AMAZÔNIA

Gaffrée e os irmãos Guinle fizeram fortuna com o Porto de Santos, por onde o Brasil escoava o café, o carro-chefe das exportações brasileiras, e que, durante décadas, foi a grande alavanca econômica do País. No contexto da chegada de Percival Farquhar e de seus investimentos, outro produto deu sinais de promissora atividade econômica exportadora: a borracha, oriunda da *hévea*, é uma árvore que tinha como "habitat" natural a inexpugnável e gigante floresta amazônica e fornecia o látex para os emergentes e encantadores automóveis.

Fabulosos lucros foram auferidos durante o ciclo da borracha e possibilidades de investimentos em tantos setores produtivos da então desconhecida Amazônia levaram Farquhar a lançar-se em diversos projetos gigantes e desafiadores. Começou com a construção do Porto do Pará, estratégico para as exportações e para o desencadeamento de outros grandes investimentos, cuja concessão foi adquirida em abril de 1906. "Na qualidade de presidente, registrou a concessão da *Port of Pará* em 7 de setembro de 1906, em Portland, Maine, junto com sua *holding*, a *Brazil Railway*" (GAULD, 2006, p. 132).

Sobre isso, o porto do Pará foi inaugurado em abril de 1912: "O grande e feio porto e o prédio de escritórios da *Amazon Navigation*, localizado numa importante avenida que nascia no bairro portuário e penetrava na cidade, ainda estavam sendo construídos pela sua empresa *Pará Construction Company*" (Ibid., p. 154).

Figura n. 15: Ação do Porto do Pará assinada por Percival Farquhar

Fonte: GAULD, Charles A. **Farquhar, o último titã**: um empreendedor americano na América Latina. Trad. Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Cultura, 2006. p. 1.

É importante observar que a fonte dos financiamentos dos projetos de Farquhar eram os bancos europeus que financiavam os investimentos mediante a garantia de pagamentos de juros sobre o capital emprestado pelos governos onde eram feitos aqueles.

Por um lado, Farquhar levantava somas astronômicas em bancos de Paris, Bruxelas e Londres e estreitava relações com banqueiros famosos, principalmente entre os anos de 1907 e 1912. Por outro lado, Farquhar conseguia concessões para os seus projetos de ferrovias e de portos com o intuito do progresso e do desenvolvimento para o governo dos países onde investia. A respeito disso, no Pará, recebeu:

> Cerca de 800 hectares de terra a leste de Belém, num lugar chamado Val de Cães, e mais 160 hectares de frente para o mar, em Miramar, para instalação de duas docas secas flutuantes construídas na Holanda, com capacidade para 1.800 toneladas cada uma; um estaleiro, uma fundição, oficinas e instalações para estocagem de petróleo e carvão (GAULD, 2006, p. 137).

Planos ambiciosos de Farquhar estenderam os investimentos que, depois do Porto do Pará, partiu para as terras, para os negócios com gado, para a colonização, para a agricultura e para a borracha: “A expectativa era de que cada elo da cadeia gerasse lucro, independentemente dos outros, mas todos mantendo relação” (Ibid., p. 143).

Um dos grandes investimentos passava pela *Amazon Development Company* e a *Amazon Land Colonization Company*, que obteve do governo do Pará a concessão de uma área de 60.000 km^2 ao norte do estuário do Amazonas – área que, mais tarde, tornou-se o território do Amapá em 1943 e, pela Constituição de 1988, transformou-se em Estado do Amapá, com a capital Macapá.

Em Belém, criou a Companhia de Navegação do Amazonas, que comprou a linha britânica *Amazon River Steam Navegation Company;* desta forma, monopolizou os transportes fluviais, imprescindíveis para recolher o látex, para distribuir gêneros alimentícios e para movimentar trabalhadores que passaram, a partir de 1911, a contar com 12 navios de 1.000 toneladas cada: “Farquhar encomendou também 14 barcas de 40 a 160 toneladas, com pás traseiras, pedindo profundidades de apenas meio metro a 1 metro para navegar” (Ibid., p. 144).

Todo o esforço para a aquisição de barcas e de navios para a duplicação da tonelagem e para as melhorias fluviais obteve como resultado a fila de embarcações ociosas quando falhou o nervo central da circulação econômica da Amazônia, isto é, o látex das centenárias seringueiras. Assim, a *Amazon Navigation Company* foi desapropriada pelo Governo brasileiro em abril de 1940. Os barcos fluviais de Farquhar foram úteis durante a Segunda Guerra Mundial em programas de emergência no carregamento de borracha no apoio brasileiro aos americanos. A desapropriação, pois, foi seguida da criação da SNAPP (Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará).

A idéia da cadeia lucrativa não contava com a drástica queda dos preços do látex provocada pela entrada no mercado mundial das plantações dos britânicos na Ásia, sendo uma das causas dos fracassos seguidos dos projetos de Farquhar. A devolução das terras ao Estado do Pará, em 1913, suplantou de vez os planos de

plantar seringueiras, de criar gado, de explorar madeira e de promover a colonização no Norte do País.

2.5 A *BRAZIL RAILWAY COMPANY* E O PROGRAMA FARQUHAR

"Considero Farquhar um tipo clássico de construtor de impérios", afirmou Monteiro Lobato na década de 1940, referindo-se aos investimentos e à tessitura dos empreendimentos relacionados entre si e de difícil entendimento do raciocínio e das ações do mega empreendedor americano. Percorrer todo o emaranhado caminho do seu ágil pensamento e conhecer os investimentos no Brasil é tarefa para décadas de estudo, percorrendo arquivos em diversas partes do planeta, principalmente em Londres, Nova Iorque e Paris, onde constituiu escritórios. A intenção aqui é apenas citar o conjunto da obra até encontrarmos o campo de extração das araucárias da Região do Contestado e o conflito desencadeado no mesmo contexto. Uma breve descrição dos empreendimentos terá como principal fonte os documentos constantes do Resumo do Programa Percival Farquhar, do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro no ano de 1942.[41]

A *Brazil Railway Company* foi constituída no ano de 1906 para gerir e para administrar "um sistema de estradas de ferro na República do Brasil, juntamente com uma porção de outros negócios subsidiários, que muito contribuem para o geral desenvolvimento da empresa". Esta descrição da *Brazil Railway Company,* realizada ainda na primeira década do século XX por Reginald Lloyd, já indicava as proporções do império que começava a ser construído e, ao sugerir "uma porção" de outros negócios subsidiários, ainda não concluía sobre a totalidade desta "porção" de negócios que ocorreram; contudo, o referido autor deixou claro que "o objetivo da Companhia e o trabalho que ela vem executando talvez não tenham, ainda, sido inteiramente compreendidos, prevalecendo a idéia de que não se trata apenas de uma companhia tomadora de ações, formada para adquiri-las de um número de

[41] Arquivo Nacional - Documento 4 - (Resumo do Programa Percival Farquhar, ao organizar a Brazil Railway Company feito e oferecido por Charles A. Gauld em 1942). Descrição das empresas que faziam parte da *Brazil Railway Company* como subsidiárias. Componentes do grupo da BRC ou do também denominado Sindicato Farquhar. Arquivos consultados e copiados em janeiro de 1998.

negócios, mais ou menos independentes, e que confia seu êxito ao lucro que lhe advenha de tais ações" (LLOYD, 1913, p. 228).

Farquhar foi o principal articulador da *Brazil Railway Company*. Através do Programa Farquhar, é possível reconhecer a confiança no "êxito ao lucro" e as proporções do império que rapidamente se erigiu. Faziam parte do grupo de Farquhar simples investidores europeus, banqueiros e um grupo de gigantes emprendedores ligados aos desafiadores e aos pioneiros caminhos ferroviários mundiais. Percival Farquhar, como Presidente da *Brazil Railway Company*, convidou os seguintes diretores: William Van Horne, então Presidente da *Canadian Pacific Railway Company*, uma estrada de ferro de 10.000 milhas, bem sucedida na tentativa de povoar e de desenvolver uma vasta região de grande fertilidade e distante da costa do Atlântico, entre os Grandes Lagos e as Montanhas Rochosas. Este último também era Presidente da *Cuba Railway Company* (construída em sociedade com Percival Farquhar, destacada anteriormente). Outro colaborador de Farquhar era Minor C. Keith, Vice-Presidente e organizador da *United Fruit Company*, empresa que possuía extensa plantação de banana na Costa Rica, Guatemala, Panamá e Colômbia, com 1.200 km de estradas de ferro, possuía portos próprios e 120 vapores para os transportes de frutas a Nova Orleans e Nova York. Este último era também Presidente da *Guatemala Railway Company*, cuja construção fora levada a cabo juntamente com Van Horne e Farquhar. Ainda, F.S. Pearson, Vice-Presidente da *Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Company*, empresa em cuja organização esteve associado a Percival Farquhar. Anteriormente a esse empreendimento, Pearson, Hanson Brothers, de Montreal e Percival Farquhar haviam adquirido as empresas de transportes com tração animal da cidade de Havana, cujas linhas foram eletrificadas, convertendo-se então na *Havana Electric Railway Company* (Programa Farquhar ao organizar a *Brazil Railway Company*).

A *Brazil Railway Company* adquiriu linhas ferroviárias, principalmente no Sul do Brasil e, como não era uma simples "tomadora" de ações, administrava e tinha "*control* sobre os negócios que formavam o seu sistema". Sobre o campo de atuação da *Brazil Railway Company*, descreveu Lloyd que o Brasil, como muitas pessoas ainda estavam convencidas, não era apenas uma zona dos trópicos caracterizada como uma estufa de febre amarela. "Existem no Brasil, territórios com várias vezes o

tamanho da França e que nunca se ouviu falar em febre amarela”.(...) Clima temperado, “vastas zonas cobertas de densos pinheirais (...), extensas planícies...”. O referido autor conclui:

> O programa geral da Companhia visa ao rápido desenvolvimento de uma região extraordinariamente fértil e salubre, por muito tempo abandonada. Do progresso material dessa região, do aumento de sua produção e riqueza, depende o êxito da estrada de ferro que, baixando as tarifas, introduzindo imigrantes, estabelecendo colônias, criando novas indústrias e melhorando as comodidades de viagem - identificando-se, de fato, inteiramente, com os objetivos do país - espera obter adequada retribuição ao seu capital. A Companhia tem largos planos a realizar (LLOYD, 1913, p. 228).

Os largos planos da Companhia descritos por Lloyd ficaram explícitos na seqüência, pelos gigantescas subsidiárias instaladas pela *Brazil Railway Company*. A descrição de uma região “extraordinariamente fértil e salubre” e os planos de ocupação e de colonização encontram-se ao longo do trajeto da ferrovia São Paulo-Rio Grande que cortou verticalmente a Região do Contestado entre os Estados do Paraná e Santa Catarina. A descrição de região “abandonada” apresenta discordâncias quando observada do ponto de vista dos antigos moradores da Região do Contestado[42] e isso será objeto de descrição dos próximos capítulos. Antes, far-se-á uma breve descrição do complexo emaranhado de subsidiárias componentes da *Brazil Railway Company*.

2.5.1 *Brazil Land, Cattle and Packing Company*

Embora a atividade mais intensa fosse a construção de ferrovias, outros investimentos visavam a fomentar o desenvolvimento das áreas “abandonadas” e a gerar os lucros esperados; deste modo, tinham papéis importantes as subsidiárias nesse contexto. A *Brazil Land, Cattle and Packing Company* foi criada por intermédio dos banqueiros Speyer & Company, de Londres, que emitiram debêntures conversíveis em ações ordinárias. Com o produto dessa emissão, recebido pela *Brazil Land, Cattle and Packing Company*, em troca de debêntures de sua emissão, foram adquiridos 2.800.000 hectares de pastagens situadas em Arapuá e Vacaria

---

[42] Interessante estudo sobre as terras públicas e particulares da Região do Contestado foi feito por Rosângela Cavallazzi da Silva em sua dissertação de Mestrado, submetida à Universidade Federal de Santa Catarina: “Terras públicas e particulares – o impacto do capital estrangeiro sobre a institucionalização da propriedade privada”.

(Estado de Mato Grosso), na bacia do Rio Paraná em Descalvados (Paraguai), as terras da fazenda Paracatu (Minas Gerais) e, ainda, construído o "Packing House[43]" em Osasco, nas proximidades de São Paulo (Documentos do P. F[44]. Empresas Subsidiárias).

Para comandar a *Brazil Land, Cattle and Packing Company,* foi contratado o experiente Murdo Mackenzie, então Presidente da *Cattle Breeders Association*, dos Estados Unidos, e também gerente da "*Matador Cattle Company*", no Estado do Texas, empresa que desempenhou o papel de transformar os rebanhos nativos daquela região de gado magro com longos cornos, em grandes rebanhos de "Durahams" e "Herefords", com duas ou três vezes mais de peso útil por cabeça. No Brasil, auxiliado pelo especialista em "mestiçagem e refinamento de gado nativo", Sr. Burr, Murdo Mackenzie tratou de importar matrizes para o melhoramento genético (P. F. Empresas Subsidiárias, p. 14).

Murdo Mackenzie escreveu uma carta, contando a experiência da importação das matrizes e o ceticismo que pairava entre os compatriotas e até entre brasileiros de que o gado nativo não se prestava à indústria da carne congelada para a exportação, de forma a justificar o estabelecimento de *Packing Houses* no Brasil. Duvidavam, pois, de que as pastagens nativas do Brasil se prestassem à produção de carne exportável. Escreveu Mackenzie:

> Sou um entusiasta da pecuária brasileira pela introdução do sangue "Hereford" nos rebanhos nativos. Quando assumi a gerência da "Brazil Land, Cattle & Packing Company", em 1912 a minha primeira providência foi a importação de mais de 900 cabeças de gado "Hereford" e "Shorthorn". Quando os invernistas do país souberam dessa importação, riram-se da idéia e afirmaram que eu não conseguiria trazer viva para o Brasil, nem metade dessa quantidade e, ainda que o conseguisse, outra metade morreria, atacada pelo carrapato pelas febres e pelas condições climáticas. (...) Foi um sucesso a importação desse gado, apesar de ser a primeira; mais tarde foi ele remetido do Paraná para as nossas invernadas de Arapuá e Capão Bonito, no Estado de Mato Grosso. (...) Os bezerros, filhos de vacas zebu e touros "Hereford" são lindos: têm em geral a cara branca, a cor e a conformação do pai. São vivos e ousados e, no meu entender, vieram provar as possibilidades da pecuária do Brasil (NASH, 1926).

Murdo Mackenzie, juntamente com Burr, além da orientação na mestiçagem e no refinamento do gado nativo, fizeram experiências com as gramíneas nativas "jaraguá" e "gordura", verificando-se o seu valor nutritivo e a sua superioridade sobre

---

[43] *Packing House*: matadouro, frigorífico.
[44] P. F. (Programa Farquhar).

os campos nativos, prestando-se ambas, tanto para criação como para engorda. Instalaram-se banheiras para dar combate aos carrapatos e aos bernes, providências que se tornaram indispensáveis na melhoria dos rebanhos (P. F. Empresas Subsidiárias, p. 15).

A exemplo do que aconteceu no Texas e na Argentina, o melhoramento genético do gado, das pastagens e de outros procedimentos possibilitaram a instalação de grandes companhias frigoríficas também no Brasil. Os criadores e os engordadores de São Paulo, Sul de Mato Grosso e Paraná foram notificados de que a companhia pagaria maior preço por quilo pelo gado de maior peso, o que somente se poderia obter com o melhoramento dos rebanhos existentes. A *Brazil Land, Cattle and Packing Company,* associada em partes iguais a *Sulzberger Sons & Company*, (*Packing Houses* estabelecidos em Chicago e Nova Iorque), construiu um moderno *Packing House* em Osasco, nas proximidades da cidade de São Paulo, destinado a suprir o consumo interno e a exportação de carne congelada (loc. cit.).

A construção do Frigorífico de Osasco foi levada a bom termo até o final por Mr. Patton, experimentado especialista das *Packing Houses* da *Sulzsberger Sons & Company,* de Chicago. Patton permaneceu no Brasil até entregar esse frigorífico à exploração corrente e plenamente bem sucedida, mais tarde se transformando no “Frigorífico Wilson do Brasil” (loc. cit.).

O frigorífico de Osasco foi construído nas margens da E.F. Sorocabana, tinha pela frente a faixa de domínio da São Paulo *Railway* com bitola diferente (de 1m e 60 cm).Tornava-se necessário que a Sorocabana obtivesse o consentimento dessa estrada para o assentamento de um terceiro trilho na sua linha e a fim de que pudesse circular com os seus carros frigoríficos até o Porto de Santos, sem baldeações - condição essa imperiosa para o transporte de carnes congeladas destinadas à exportação (Ibid., p. 15).

Antes do estabelecimento do Frigorífico de Osasco, havia em Chicago a opinião de que o gado brasileiro não se prestava à indústria da carne congelada para a exportação, de forma a justificar o estabelecimento de *Packing Houses* no Brasil e as pastagens nativas do Sul do Brasil não eram boas para a produção de carne exportável. Depois que o frigorífico de Osasco entrou em funcionamento, a companhia *Swift*, de Chicago, construiu frigoríficos no Estado do Rio Grande do Sul

e a companhia *Armour*, também de Chicago, construiu outro em São Paulo (Ibid., p. 16).

2.5.2 Porto e Barra do Rio Grande do Sul e Porto do Rio de Janeiro

Contando com a experiência da construção do Porto do Pará (em andamento), Farquhar aceitou o desafio da execução das obras destinadas a abrir a Barra e a construir o Porto de Rio Grande. Para a economia do Estado do Rio Grande do Sul e também para o Programa Farquhar, era de fundamental importância o Porto de Rio Grande.

As obras do referido Porto estavam sendo projetadas pelo engenheiro Elmer L. Corthell, que já se distinguira, em companhia do engenheiro Ead, nas obras de construção dos *Jetties*[45] na foz do Rio Mississipi. Após elaborar um plano e negociar com o Governo brasileiro um contrato para a execução das obras, Corthell buscou apoio financeiro com Mr. Kobush, Presidente da *St. Louis Car Company*, de St. Louis, Estados Unidos. Sem o apoio de Kobush, Corthell procurou Farquhar, convidando-o a tomar para si a execução de seu projeto (P. F. Porto e Barra do Rio Grande do Sul, p. 17).

Farquhar obteve do *Banque de Paris et dea Pays Bas e da Société générale*, de Paris uma emissão de debêntures, organizando-se então a *Cie. du Port de Rio Grande do Sul*, com o fim de executar as obras do referido Porto, incluindo a construção dos molhes e o canal de acesso para os grandes navios. O contrato para a construção foi negociado com a firma de Londres *S. Pearson & Son*, com larga experiência em trabalhos desta natureza. Desta maneira, a execução dos planos era baseada no projeto de Corthell, com dois quebra-mares destinados a concentrar a força da correnteza dos mares nos limites do canal de acesso à Barra, a fim de se manter uma profundidade constante, tal como se procedera nas obras anteriormente executadas por Ead e Corthell, no delta do Rio Mississipi (Ibid., p. 18).

O plano de Corthell previa o estaqueamento na locação dos molhes, suportando a via férrea, ao permitir o assentamento das rochas (pedras) em

---

[45] Jetties: quebra-marés

camadas sucessivas e sobrepostas uniformemente em toda extensão, até atravessar a Barra, de forma a evitar que as marés provocassem a escavação do fundo do mar à medida que a colocação das rochas avançasse, caso se adotasse o processo de levantar os molhes na altura definitiva, desde o início. Era opinião de Corthell que, depois de levantados os molhes, conforme o seu método, essa escavação só se produziria nas extremidades, contudo sem nenhum inconveniente e, sim, com uma certa vantagem - opinião essa confirmada pela experiência nas suas obras anteriores. *S. Pearson & Son* aceitaram executar a obra na forma integral dos planos de Corthell (Ibid.).

Quando o contrato já estava pronto para ser assinado, o *Banco de Paris et Pays Bas* exigiu uma garantia por parte dos contratantes construtores de que o canal se manteria em profundidade, independentemente de dragagem, por um tempo determinado. Queriam, pois, a certeza de que a profundidade exigida se manteria. Sobre isso, a empresa *S. Pearson & Son* se recusou a oferecer a garantia exigida (loc. cit.).

Uma empresa de construtores franceses *Daydé et Pillet* concordou em oferecer a garantia, sob a condição, porém, de serem adotados os seus métodos de execução. Consistiam estes em se levantar os molhes, desde o início, na altura definitiva, avançando a sua execução progressivamente por meio de guindastes "Titans", ao fazê-los caminhar sobre os trilhos assentados sobre os mesmos molhes, diferentemente dos planos de Corthel. Edouard Quellenec, engenheiro-chefe das obras do Canal de Suez, foi nomeado como engenheiro-chefe, para dirigir as obras. A fim de que pudesse ultimar a emissão de debêntures e realizar logo as obras, essa condição foi aceita. Os planos para a abertura da Barra e para a extensão dos molhes planejados por Corthell foram mantidos, no entanto os métodos de execução, que consistiam em um fator essencial para o custo da obra, foram grandemente alterados (Ibid., p. 18-19).

As mudanças no método de execução proposto por Corthell teve como conseqüência imediata a sua saída da direção como engenheiro. Tal mudança causou muitos lamentos nos relatos das conseqüências que não tardaram a se manifestar. A correnteza das marés, ao trabalhar constantemente o fundo do mar nas extremidades dos molhes em construção, aumentava consideravelmente a profundidade do leito, à medida que o serviço avançava, resultando disso a

necessidade de uma cubagem substancialmente maior de pedras a serem recolocadas e desta forma, o custo das obras tornou-se excessivo (Ibid., p. 19).

O engenheiro brasileiro Lavandeyra, construtor do Porto de Manaus, foi convidado a estudar o assunto e a propor alternativas para a situação. Por conta da Companhia e fora do contrato com franceses, Lavandeyra adotou o plano de depositar uma camada de rocha britada por meio de lanchas e de rebocadores adiante das extremidades dos molhes em construção, a fim de impedir a escavação progressiva do fundo, pelas correntezas do mar. O trabalho foi de difícil execução, por causa do mar agitado daquela região, tendo Lavandeyra de ficar pessoalmente à frente dos serviços. Foi, assim, o modo de reduzir os prejuízos ocasionados à Companhia pelo método adotado pelos contratistas (loc. cit.).

Apesar dos altos custos, quando as obras foram concluídas, a profundidade manteve-se constante e assegurou o sucesso de investimentos de tamanha envergadura. Neste sentido, a construção do Porto da cidade de Rio Grande garantiu o acesso ao Rio Grande do Sul e ao Brasil de qualquer vapor transatlântico em serviço nos portos da América do Sul. O Porto de Rio Grande, deste modo, torna-se o ponto importante para a expansão ferroviária da *Brazil Railway Company,* atenta no comércio e na produção e com uma malha estruturada para qualquer desafio.

A importância estratégica dos portos brasileiros para o Programa Farquhar, além da construção do Porto de Rio Grande, também levaram a *Brasil Railway Company* a adquirir o controle da *Cie. do Porto do Rio de Janeiro*. Além de controlar o referido porto da capital brasileira da época, Percival mandou construir armazéns frigoríficos modernos para viabilizar as exportações de carne bovina advinda de outros empreendimentos de subsidiárias. Cabe referir que os armazéns do Porto do Rio de Janeiro foram postos em serviço por João Augusto Prestes, industrial experiente no ramo, ligado à Companhia Frigorífica Santa Luzia (Programa Farquhar, p. 28).

Enquanto no Sul houve a mobilização de grandes somas em ousados projetos de construção, na capital brasileira foi assinado um contrato para o arrendamento do importante Porto que, durante muito tempo, foi o principal ponto de chegada e partida de pessoas e mercadorias. Foram construídos, desta maneira, na área do respectivo cais, os armazéns frigoríficos modernos. João Augusto Prestes,

industrial experiente, foi o dirigente encarregado dos postos e serviços no Rio de Janeiro a serviço do Programa Farquhar. O industrial era ligado à Cia. Frigoríficos Santa Luzia - como se pode observar, em plena consonância com o Programa Farquhar.

2.5.3 *Cie. Auxilliaire des Chemins de Fer du Brésil*

A *Cie. Auxilliaire des Chemins de Fer du Brésil* abrangia uma extensão de 3.000 km de linhas ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul e despertou interesse especial da *Brazil Railway Company* pela possibilidade de ligação com as demais linhas de outros Estados do Sul e até com os países fronteiriços do Sul do Brasil. As negociações para a aquisição desta Companhia demonstraram que as relações políticas de Farquhar se estendiam além das perspectivas econômicas da *Brazil Railway Company*. Exemplo disso é Maurice Despret, advogado do Rei Leopoldo, foi jurisconsulto de Farquhar nessas negociações. Depois de obtido o controle da *Cie. Auxilliaire*, foram estabelecidas relações amistosas com *Philipson & Cie*. que continuaram como banqueiros da referida companhia (P. F. *Cie. Auxilliaire des Chemins de Fer du Brésil* p.16).

A *Brazil Railway Company* forneceu os recursos, e o controle da *Cie. Auxilliaire* ocorreu através dos banqueiros Stallaerts e Lowenstein, de Bruxelas. A direção da exploração da rede da *Auxilliaire* foi entregue pela *Brazil Railway Company* a um engenheiro de grande experiência, ex- superintendente de uma das redes de estradas de ferro do Sul dos Estados Unidos. Foi seu assistente encarregado da rede do Rio Grande do Sul o engenheiro Henry Leigh Hunt (P. F. *Cie. Auxilliaire des Chemins de Fer du Brésil,* p.16-17).

Com mais esta aquisição e com o controle, a *Brazil Railway Company* abriu o caminho para a ligação internacional através de linhas que partiam do Uruguai, atravessavam os Estados do Sul do Brasil, rumando para o centro do País. Por muitos anos, o trem “internacional” cruzou a Região do Contestado rumo a São Paulo, carregado de viajantes e de mercadorias.

2.5.4 A *Uruguay Railway Company* e a *Bolívia Development Company*

Depois da formação da rede ferroviária no Rio Grande do Sul, a *Brazil Railway Company* atravessou a fronteira brasileira, passando por Rivera, rumo a Montevidéu e ao Rio da Prata, comunicação esta que só foi estabelecida com a intervenção do jurisconsulto Dr. Gabriel Torra, de Montevidéu que, como representante da *Brazil Railway Company*, adquiriu o controle da *Uruguay Central Railway*. Doyne, que era o superintendente dessa estrada de ferro, foi convidado e aceitou continuar em sua superintendência (P. F. *Uruguay Railway Company,* p. 22).

Após a aquisição da *Uruguay Central Railway,* foi possível a construção de uma linha, ligando Montevidéu a Rio Branco, cidade uruguaia de fronteira seca com a cidade do Chuí, no extremo Sul do Estado do Rio Grande do Sul; deste ponto, houve a interligação com a malha brasileira já adquirida e, ainda, a proximidade com o Porto da cidade de Rio Grande. Além da malha ferroviária estendida em solo uruguaio, vários fatores impulsionaram a *Brazil Railway Company,* em sua política de expansão, a adquirir o controle da *Antofagasta Railway Company* através dos banqueiros J. Henry Schroeder & Co. e Speyer & Brothers de Londres (loc. cit.).

A aquisição da *Antofagasta Railway Company* era de grande interesse da *Brazil Railway Company* porque estendia as suas linhas até as regiões salitreiras, dos minérios de cobre e dos campos petrolíferos bolivianos, bastando apenas prolongar os trilhos até Santa Cruz de La Sierra (loc. cit.).

Farquhar havia sido informado de que aquela bacia petrolífera era uma das mais importantes do mundo, tanto em quantidade, como em qualidade. Diante do otimismo, a *Brazil Railway Company* organizou a *Bolívia Development Company* para praticar perfurações nas imediações de Lagunila. Foram contratados os peritos ingleses que abriram os campos petrolíferos de Maikop, na Rússia, e forneceram-lhes máquinas e perfuradores modernos para esse fim. O governo boliviano concedeu à *Bolívia Development Company* uma grande área de terras, porém as duas subsidiárias bolivianas da *Brazil Railway Company* sucumbiram juntas com o fim do Programa Farquhar, no início de duas guerras, entre os anos de 1912 e 1918. Neste sentido, a promissora exploração do petróleo boliviano ocorreu através da

Standard Oil Company, que explorou o solo intensamente, ao confirmar em diversos poços a existência de petróleo em quantidade e qualidade como anteriormente fora previsto. Posteriormente, o Governo boliviano passou a explorar os poços de petróleo e negociou com o Governo brasileiro a construção da Estrada de Ferro de Corumbá a Santa Cruz, para o transporte do petróleo até os mercados do Brasil e do estrangeiro (P. F. *Antofagasta Railway Company,* p. 23).

2.5.5 *Madeira-Mamoré Railway Company*[46]

Ao mesmo tempo em que o Programa Farquhar se expandiu pelos países vizinhos, também mergulhou internamente nos confins do interior amazônico para mais um desafio que deixou marcas indeléveis na História econômica brasileira. O ciclo da borracha esteve no centro das atenções e a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré resultou na organização da *Madeira-Mamoré Railway Company*, cujo capital, para a execução do vultuoso empreendimento, Farquhar levantou da associação, em partes iguais, de outras duas grandes companhias: a *Brasil Railway Company e a Port of Pará* (P. F. *Madeira-Mamoré Railway Company,* p. 24).

Nos primeiros anos do século XX, o Brasil experimentou a "febre da borracha", chegando a retirar e a exportar do Amazonas, de 40 a 60 mil toneladas por ano, com um valor que representava 75% da exportação global do café brasileiro. Houve, então, um grande acréscimo na importação do Brasil, acréscimo que era coberto com o produto da exportação da borracha. A produção total da borracha, procedente das plantações do Oriente, na mesma época, não excedia 1.500 toneladas anualmente.[47]

---

[46] A Ferrovia Madeira-Mamoré foi descrita pelo jornalista Manoel Rodrigues Ferreira como Ferrovia do Diabo. O referido jornalista conheceu as fotos tiradas por Dana Merril, que foi o fotógrafo oficial contratado por Percival Farquhar; Manoel fez uma busca minuciosa em arquivos e documentos ainda existentes na década de 1950 e publicou interessante estudo onde o próprio título é expressivo: *A Ferrovia do Diabo.* Ainda, um romance publicado por Márcio Souza, denominado *Mad Maria*, narrou a história da famigerada ferrovia e foi adaptado em seriado que foi exibido pela televisão no Brasil em 2005.

[47] A História do ciclo da borracha brasileira é novelesca e tem como principal protagonista, Sir Henry Wickham, um inglês que esteve na Floresta Amazônica, conheceu e estudou a *hévea* e sugeriu as plantações comerciais no Ceilão (Sri Lanka) e no Malaia(Malásia). Um cargueiro britânico transportou 70 mil sementes coletadas nas margens do Tapajós, que teve a carga liberada por um oficial aduaneiro de Belém. A partir de 1912, a borracha da Ásia inundou o mercado mundial com

Segundo os relatos do Programa Farquhar, a melhor borracha e o melhor rendimento por árvore encontravam-se no Acre e na região contígua, no território boliviano, cortados pelos Rios Abuná, Beni e Mamoré. Havia um tráfego intenso de borracha a ser exportada e de outros produtos importados à custa de câmbio assim produzido. Intensificava-se, deste modo, o trânsito pelo Rio Madeira, com a necessidade forçada de vencer as suas 18 cachoeiras, com grandes perdas humanas e de mercadorias. Entre os perigos a vencer, de um lado, havia a travessia perigosa das cachoeiras e, de outro, a malária, extremamente perniciosa e fatal para o homem que se internasse na selva (loc. cit.).

Intrigante e desafiadora, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré[48] foi construída em pleno "inferno verde", como os trabalhadores americanos passaram a denominar a Floresta Amazônica. A Ferrovia Madeira-Mamoré foi destacada como o "segundo maior empreendimento com tecnologia americana nos trópicos, ficando atrás apenas do Canal do Panamá" (GAULD, 2006, p. 175).

A epopéia da construção desta ferrovia rendeu a Farquhar apelidos como "rei-não coroado do Amazonas", o "Cecil Rhodes ianque", além de sofrer constantes ataques da imprensa; segundo Gauld, isso era feito por "jornalistas e políticos pagos pelos Guinle e pelos ingleses da *São-Paulo Railway*" que o acusavam por supostos projetos imperialistas, por corromper políticos e funcionários mal pagos. Em 1912, Farquhar estava no auge do seu poderio financeiro e "por ser dono de 5,6 milhões de hectares nos estados de Mato Grosso, Pará e no Sul do Brasil, eram agora ampliados, alcançando a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e outras propriedades" (Ibid., p. 194).

Na foto seguinte, aparecem as casas dos trabalhadores cobertas de palhas, sobre as plataformas, para serem conduzidas até as frentes de trabalho; na

---

produto mais barato e de melhor qualidade. Em 1913, o Porto do Pará exportou 22 mil toneladas de borracha, enquanto recebeu 218 mil toneladas de alimentos e outros suprimentos. "A bolha estourou e toda Amazônia desabou da noite para o dia". (GAULD, 2006, p. 132-151).

[48] O compromisso brasileiro da construção de uma ferrovia para escoar a produção de látex da Amazônia brasileira e boliviana através de uma ferrovia de acesso ao Oceano Atlântico resultou do acordo de Petrópolis, assinado entre o Brasil e a Bolívia, no acerto da Questão do Território do Acre. O trajeto da Ferrovia era de 365 km, ligando Porto Velho a Guajará-Mirim, entre o Rio Madeira e o Guaporé, porém cortaria a floresta em áreas pantanosas e de difícil acesso e venceria 18 violentas cachoeiras. O objetivo era abrir uma saída às regiões da parte norte do território boliviano, cortada pelos rios Abuná, Beni, Mamoré e Guaporé.

madeireira de Três Barras, a mesma prática foi utilizada. A foto é de Dana Merril e retrata a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré.

Figura n. 17: Casa dos trabalhadores na construção da Ferrovia Madeira-Mamoré

Fonte: GAULD, Charles A. **Farquhar, o último titã**: um empreendedor americano na América Latina. Trad. Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Cultura, 2006. p. 5

A História da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré começou ainda durante o Império brasileiro. Em 1871, britânicos venderam ações da, então, *Madeira-Mamoré Railway* em Londres. Em 1878, com aproximadamente 1.000 homens iniciaram a construção que resultou na morte de mais de 200 operários, do abandono de trilhos recém-construídos e de uma locomotiva, da falência da empresa construtora e da conclusão da Câmara dos Lordes; desta sorte, “nem a metade dos homens e do dinheiro do mundo seria suficiente para construir a Madeira-Mamoré” (GAULD, 2006, p. 178). Roy Nash afirmou que a derrota dos mais experimentados construtores ferroviários americanos e de alguns dos melhores engenheiros da época foram o resultado de “uma verdadeira coalizão de inimigos naturais, políticos e financeiros” (NASH, 1939, p. 294).

As turmas de engenheiros foram tão severamente desfalcadas pela morte dos seus componentes, que os seus sobreviventes regressaram, sem que se conseguisse ultimar o estudo do traçado.

O desafio da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré começou para Farquhar no ano de 1906, quando adquiriu a concessão do engenheiro brasileiro Joaquim Catrambry. Em seguida, Farquhar criou a *Madeira-Mamoré Railway Company* em Portland, Maine, com capital de onze milhões de dólares, dividindo este valor em "ações em partes iguais entre a *Brazil Railway Company* e a *Port of Pará*" (GAULD, loc. cit.).

Em conseqüência do que já se passara, anteriormente, da péssima reputação da região, Percival Farquhar não encontrou facilidade para levantar em Londres o dinheiro necessário às obras de construção. A emissão de 2.000.000 libras da *Madeira - Mamoré Railway Company*, com a garantia da *Brazil Railway Company*, ficou a cargo do *Bank of Scotland*, depois de "underwritten" (garantida) por clientes de *Kitcat & Aitken*, corretores. O *Scotland Bank* adiantou imediatamente a soma de 200.000 libras para o início da construção, sem esperar pela emissão e o "underwritten" das debêntures (P. F. *Madeira-Mamoré Railway Company,* p.25-27).

Os passos iniciais se deram com a construção de Porto Velho, "cidade-empresa americana", que nasceu para ser o local do comando e da articulação da desafiadora construção. Semelhante à construção de Três Barras, em Santa Catarina, para possibilitar a gigante madeireira do Sul, em Porto Velho, o "*american way of life*" incluiu até a construção de quadra de beisebol, "água encanada, esgoto, fábrica de gelo, tinturaria, energia elétrica e iluminação, uma grande estação Marconi sem fio e uma série de jornaizinhos semanais publicados pelos 85 americanos que ali residiam" (GAULD, 2006, p. 182). No começo, a madeira serrada e até os dormentes chegavam nos navios. Os trabalhadores, na lista das importações, alcançaram as mais variadas e ecléticas origens, pois de todos os cantos do planeta chegavam milhares de trabalhadores para enfrentar a selva amazônica.[49]

---

[49] Entre 1909 a 1912, para manter uma média de 2.700 homens trabalhando, eram contratados cerca de 8.500 trabalhadores por ano. Malária e beribéri provocavam mortes diárias, mesmo com a construção de um hospital e dos esforços de médicos contratados para atuarem na prevenção e na cura dessas enfermidades. Gauld escreveu que "um médico patrulhava a linha numa ambulância que fedia a desinfetante e morte" (GAULD, 2006, p. 182).

Percival Farquhar confiou a construção da Madeira-Mamoré a R.H. Jekyll e John Randolph. Eram pessoas altamente recomendáveis pelas experiências anteriores na construção da parte tropical e pantanosa da *Guatemala Railway Company*, onde foram perdidas as vidas de 2.000 operários na construção dos 100 primeiros quilômetros. Os dois construtores referidos acima também haviam trabalhado na construção da divisão central da *Cuba Railway* (P. F. *Madeira-Mamoré Railway Company,* p. 26).

O principal motivo de sucesso nesse empreendimento residiu na possibilidade de um serviço sanitário apto a combater a insalubridade da região. Essa difícil tarefa foi confiada ao Dr. Carl Lovelace, que organizou e dirigiu todos esses serviços e permaneceu no local até a conclusão dos trabalhos. Foram construídos grandes hospitais, foi instituído o regime obrigatório do quinino, a cessação de qualquer atividade depois do crepúsculo da tarde, etc. Em contrapartida, na construção do Canal do Panamá, levada a bom termo pelo próprio Governo dos Estados Unidos, não houve melhor organização sanitária (Ibid., p. 26-27).

Em setembro de 1912, foi inaugurada a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. O total de dormentes colocados alcançava 615 mil, a um custo de aproximadamente 33 milhões de dólares e havia 3.600 homens enterrados no inferno verde. Da mesma forma que na construção do Porto do Pará, a idéia da cadeia lucrativa aparece quando, através da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Farquhar criou várias subsidiárias: a *Guaporé Rubber Company* foi aberta em 1911, no Maine, para operar no Norte do Mato Grosso; a *Madeira-Mamoré Trading Company,* no Norte da Bolívia e uma Companhia que administrava a fábrica de gelo, a tinturaria e a rede de transportes fluviais. O rompimento da cadeia lucrativa ocorreu antes de estar completa e vários projetos não saíram do papel. Alguns iam além da Amazônia brasileira e alcançavam a zona petrolífera boliviana. Idêntico ao epílogo no episódio da construção do Porto do Pará, a queda do preço da borracha nocauteou os investimentos de Farquhar. A notável ferrovia que levava “do nada para lugar nenhum” estava fadada a ser engolida pela selva. As empresas de Farquhar entraram em recuperação judicial em 1914. Depois de administrada por ingleses até 1931, a emblemática Ferrovia construída por Farquhar foi nacionalizada e teve o mesmo destino das ferrovias brasileiras de bitolas diferentes, cuja existência, para

um grande número de brasileiros, só foi possível após um seriado televisionado que contava a história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré chamado *Mad Maria* (GAULD, 2006, p. 175-201).

2.5.6 Ferrovias no Sudeste

A malha ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e da *Sorocabana Railway Company* somavam milhares de quilômetros de trilhos na promissora zona cafeeira; além disso, elas haviam sido construídas à guisa dos bons resultados da atividade econômica mais importante das últimas décadas do Império e do período da República Velha. Assim, a administração da Companhia Paulista e da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro era exclusivamente conduzida por brasileiros e ambas demonstravam boas rendas antes da Primeira Guerra Mundial.

Além de situar o café como principal produto de exportação do Brasil, São Paulo era o Estado que respondia pela maior fatia econômica e constituía-se no centro do desenvolvimento do sistema de tráfego para o desenvolvimento e para a interligação ao *interland* brasileiro, capaz de integrar as demais regiões rumo ao Sul, até o Uruguai, ao Mato Grosso até à Bolívia e a seus campos petrolíferos; havia, também, ligações com o frigorífico de Osasco e, acima de tudo, com os portos brasileiros. Não se precisa referir que as ferrovias paulistas, em localização estratégica, eram de fundamental importância aos objetivos do Programa Farquhar.

A *Brazil Railway Company* obteve os controles das ações da Companhia Paulista e da Mogiana, por meio de uma emissão levada a cabo pelo *Banque de Paris et des Pays Bas* e a *Société Générale*, de Paris, de 86.500.000 francos, ouro em debêntures garantidas pelas ações das duas empresas. Esta operação da compra do controle referido foi concluída por Frank G. Egan, então superintendente da *Brazil Railway Company* em São Paulo. Foi ultimada a operação com o concurso do Banco Francês-Italiano para a América do Sul, e de inteiro acordo e em harmonia com os hábeis administradores das duas companhias, responsáveis pelo sucesso de ambas, e que continuaram a exercer as mesmas funções em que se achavam (P. F. Companhia Paulista de Estradas de Ferro/ Companhia Mogiana, p. 20).

A *Brazil Railway Company* propôs ao Estado de São Paulo o arrendamento da Sorocabana por 60 anos. A esse mesmo tempo, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a *São Paulo Railway Company* haviam formulado idênticas propostas ao Governo do Estado, parecendo, todavia, que este último preferia a proposta da *Brazil Railway Company*, tendo em consideração o seu programa de desenvolvimento (P. F. Companhia de Estradas de Ferro Sorocabana, p. 04).

A esse mesmo tempo, estava em curso a primeira valorização do café, empreendimento levado a cabo pelo Governo de São Paulo. Entretanto, ocorre o pânico financeiro mundial, no decurso da primavera de 1907, e todos os bancos dos Estados Unidos cerraram as suas portas. O Estado de São Paulo possuía então grandes estoques de café armazenado nos portos do Havre e Hamburgo, empenhados como garantia das quantias levantadas e aplicadas à valorização. Como conseqüência, os preços do café baixaram vertiginosamente. Os banqueiros que haviam feito empréstimos sobre os cafés armazenados naqueles portos pediam a remessa de margens suplementares, a fim de poderem enfrentar as baixas sucessivas registradas das Bolsas de Havre e Hamburgo. Na falta da remessa desses recursos, declaravam os banqueiros que se viram forçados a recorrer à venda dos cafés, porém um tal procedimento agravaria o pânico e precipitaria a queda vertical dos preços em todos os mercados do café (Ibid., p. 05).

Percival Farquhar, sabedor do que se passava, telegrafou de Londres para Alexander Mackenzie, que estava no Rio de Janeiro, pedindo-lhe que informasse imediatamente de que maneira estava sendo o assunto encarado pelo Governo de São Paulo. Alexander Mackenzie telegrafou de São Paulo no dia seguinte, informando que, diante da proposta formulada por Percival Farquhar, o Governo tinha declarado ao Superintendente da *São Paulo- Railway Company,* a disposição de aceitar o arrendamento da Sorocabana, contanto que a *São Paulo Railway Company* pudesse emprestar imediatamente ao Estado de São Paulo uma quantia de dinheiro para custear o café depositado nos armazéns do Havre e de Hamburgo, evitando-se assim a sua venda precipitada (loc. cit.).

A *São Paulo Railway Company* possuía naquela época reservas em dinheiro superiores à quantia solicitada; ainda, o referido Superintendente havia embarcado no dia anterior em Santos para Inglaterra , a fim de realizar a operação . Ao mesmo tempo, Alexander Mackenzie manifestou a sua opinião de que, caso pudesse

Percival Farquhar fornecer 2.000.000 de libras, antes da chegada à Europa do Superintendente da *São Paulo Railway Company*, e ante a premência e a ameaça de se lançar no mercado - a qualquer momento, os seus imensos *stocks* de café acumulados -, o Estado aceitaria imediatamente o empréstimo, subordinando a sua aceitação ao arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana, nas condições anteriormente discutidas (Ibid., p. 06).

Percival Farquhar entendeu-se logo a seguir com *J. Henry Schroeder & Company* de Londres, em consideração às ligações dessa firma com o Brasil, tendo ouvido em resposta que o crédito do Estado de São Paulo era suficiente para amparar o empréstimo de 2.000.000 de libras, que o valor potencial da Sorocabana era suficientemente conhecido, mas que o pânico então reinante tornava impraticável o oferecimento de qualquer emissão ao público de Londres. Não obstante, propuseram a formação de um sindicato para o fornecimento daquele valor, destinados à compra de ações da *Sorocabana Railway Company*, esta última em organização, retendo em seu poder os 2.000.000 de libras de debêntures a serem emitidos pelo Estado de São Paulo, ficando então reservada uma comissão de 150.000 de libras para Percival Farquhar, ao que este declarou não lhe interessar a operação sob esse aspecto. O seu objetivo único era, pois, a inclusão da Sorocabana na rede da *Brazil Railway Company* e não o benefício de uma comissão (loc. cit.).

Percival Farquhar partiu na mesma noite para Paris, onde, juntamente com Hector Legru, apresentou a situação à *Société Générale*, ao *Banco de Paris et des Pays Bas*, e à firma *Spitner & Cie.* , entidades com as quais já mantinha relações. A *Société Générale*, que há anos já se encarregava das emissões das debêntures de São Paulo-Rio Grande, sob o regime da garantia de juros por quilômetro já aludida, acolheu com simpatia a idéia de fortalecer a *Brazil Railway Company*, já então de posse da referida Estrada de Ferro, porém declarou não poder lançar os 2.000.000 de libras de debêntures do Estado de São Paulo, se não lhe fosse assegurada a *côte officelle* na Bolsa de Paris, medida essa que dependia do consentimento do governo francês (Ibid., p. 07).

Esse consentimento, no entanto, foi negado por Caillaux, então Ministro das Finanças, sob a alegação da "imoralidade da valorização do café", opinião essa geralmente desposada nos principais centros financeiros do mundo. Percival

Farquhar sugeriu que, como o objetivo real da operação por parte da *Brazil Railway company* consistia em obter o arrendamento da Sorocabana, poder-se-ia, com essa finalidade, promover a emissão da quantia em questão por parte da *Sorocabana Railway Company*, em formação, retendo essa última companhia em seu poder as debêntures a serem emitidas pelo Estado de São Paulo - este plano foi, pois, adotado. Enquanto se processava a organização da *Sorocabana Railway Company* e a ultimação de outros detalhes, Percival Farquhar obteve com os banqueiros franceses já aludidos um adiantamento ao Estado de São Paulo de 200.000 libras; com a C*aisse Générale des Rapports et des Depôts*, de Bruxelas, 100.000; com os banqueiros da *Brazil Railway Company,* em Londres, 200.000, ficando ao mesmo tempo assegurado ao Estado de São Paulo o fornecimento, em breve, dos restantes 1.500.000 libras (loc. cit.).

A *Brazil Railway Company* nomeou o seu representante especial junto ao Conselho de Administração da Paulista, o engenheiro brasileiro Luiz T. A. Pereira e as três estradas de ferro, a saber, a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana passaram a constituir uma rede ferroviária muito importante; como um prolongamento delas, exercendo a função de alimentadora, achava-se a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que se estendia do limite extremo da Sorocabana, em Bauru, pelo Sul do Estado de Mato Grosso. De posse do controle das principais fontes de tráfego ferroviário do Estado de São Paulo, e detendo a concessão para construir a linha de Mayrinck até Santos, a posição da *Brazil Railway Company* assumiu um aspecto de tamanha independência que se tornou possível entrar em negociações com a *São Paulo Railway Company* e, principalmente, com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (P. F. Companhia Paulista de Estradas de Ferro/ Companhia Mogiana, p. 21).

2.5.7 A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

No primeiro capítulo, a Ferrovia São Paulo-Rio Grande foi destacada nos seus aspectos históricos relacionados ao trecho construído entre o Rio Iguaçu (União da Vitória, Paraná) e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos, Rio Grande do Sul) e as mudanças ocorridas com a chegada do capital estrangeiro na Região do

Contestado. Agora, serão descritos os aspectos relacionados à Ferrovia São Paulo-Rio Grande, como subsidiária e componente da *Brazil Railway Company,* no conjunto de sua construção como integrante do Programa Farquhar e como estratégica ligação do Brasil Meridional.

É importante destacar que a Ferrovia São Paulo-Rio Grande fazia parte da gigante *Brazil Railway Company* e, além da construção do trecho que cortava verticalmente a Região do Contestado, incluía uma ligação de Porto União, Santa Catarina, nas margens do Rio Iguaçu até o Porto de São Francisco, diretamente no Oceano Atlântico; ainda, outra linha que também entroncava em Porto União e ligaria até Foz do Iguaçu, Paraná, na fronteira do Brasil com o Paraguai e com a República Argentina.

A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande passou a fazer parte da *Brazil Railway company* com a aquisição de seus títulos emitidos em 1906 e adquiridos de Roxo Roiz.[50] A companhia gozava da garantia de juros altos por quilômetro, estando já há esse tempo construída a linha de Itararé, na divisa do Estado de São Paulo, passando por Jaguariaíva, estendendo-se até o Porto da União da Vitória, na divisa entre os Estados do Paraná e Santa Catarina (P. F. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, p. 3).

As descrições encontradas no Programa Farquhar procuram evidenciar a situação antes e depois do controle da *Brazil Railway Company*. Quando se refere ao período das administrações precedentes, há um esforço em destacar que a ferrovia envolvia excessiva quilometragem, significando esbanjamento de dinheiro público:

> O reconhecimento e os estudos definitivos dessas linhas, praticados pelas administrações anteriores da São Paulo-Rio Grande, procuraram sistematicamente os divisores dos vales, os espigões, acentuando-se os vícios já existentes, isto é, desmedida extensão quilométrica – visando à garantia de juros, sucessivas rampas e contra-rampas e curvas de raio diminuído, como na linha de Itararé ao Porto da União da Vitória e nas demais estradas construídas no regime da garantia de juros (P.F. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, p. 3-4).

[50] Antônio Roxo Roiz foi o engenheiro que adquiriu de Teixeira Soares a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e depois revendeu para Percival Farquhar. “Tendo determinado que a EFSPRG seria a espinha dorsal para qualquer sistema ferroviário destinado a unificar e desenvolver o Sul do Brasil...Teve de pagar 1 milhão de dólares ao investidor por 94% das ações” (GAULD, 2006, p. 223-225).

Ao evidenciar o período que antecedeu à aquisição da São Paulo-Rio Grande, os relatos que constam no Programa Farquhar também evidenciam as estratégias do Governo do Estado de São Paulo que procurava uma solução “natural à ligação da cidade de São Paulo à rede do Sul”. Além dos trechos concluídos, ainda estavam em execução uma linha de Itapetininga até Itararé, que completava a ligação pretendida. Existia também um projeto de uma linha da mesma rede que ligaria o Vale do Paranapanema e a parte Sul do Estado do Mato Grosso.

Nos planos da *Brazil Railway Company,* os trechos projetados ou em construção seriam todos concluídos. Para atingir os objetivos, Farquhar preocupou-se em reunir os mais experientes engenheiros do ramo ferroviário. A direção geral dos serviços ferroviários da gigante *Brazil Railway Company* no Brasil foi confiada a John M. Egan, ex-diretor geral da *Geórgia Central Railroad Company*, dos Estados Unidos. Como chefe da locação e da construção das linhas da São Paulo-Rio Grande, ficou o engenheiro B.H. Bryant, que anteriormente empreendera trabalhos muito difíceis na locação e na construção de estradas da rede da *Mexico Worthwestern Railroad*, no México (P. F. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, p. 9).

Nas três linhas em projetos ou em execução no Sul do Brasil, John Egan e Bryant tiveram como sub-chefe o engenheiro brasileiro Guilherme de Capanema:

> As instruções seguidas por Bryant foram subordinadas ao estudo de linhas condições técnicas capazes de suportar o tráfego econômico de trens pesados. Bryant ultimou esses estudos, fugindo dos “espigões”, localizando todo o seu traçado nos vales, acompanhando o Rio do Peixe, em busca de Marcelino Ramos, nas barrancas do Rio Uruguai, e seguindo o Rio Iguaçu, no trecho entre União da Vitória e Porto de São Francisco (Ibid., p. 9).

No Programa Farquhar, ressalta-se que as linhas estudadas e construídas por Bryant e por Guilherme de Capanema elevaram a extensão da rede da São Paulo-Rio Grande a 2.500 km, não sem aumentar o custo das novas construções que, forçosamente, foram elevadas ao dobro do produto das debêntures emitidas no regime de garantia de juros; contudo, a conclusão é de que seriam meios de transporte econômico, de aquisições definitivas, e muito teriam a contribuir para o futuro desenvolvimento do Brasil. O resultado é que as linhas de Porto União a Marcelino Ramos, pelo Vale do Rio do Peixe, e do mesmo ponto ao Porto de São Francisco, pelo Vale do Iguaçu, foram construídas em excelentes condições técnicas.

A descrição que consta no Programa Farquhar também registra que, após a queda da *Brazil Railway Company*, as administradoras subseqüentes, dirigidas por franceses, nem sempre seguiram os estudos de Bryant e isso trouxe graves conseqüências. Na travessia da serra, na linha de União da Vitória a São Francisco, a administração dos franceses abandonou os estudos de Bryant, piorando irremediavelmente as condições desse último trecho de linha e que, futuramente, demandaria a construção de uma nova linha.

Figura n. 17: Ramal São Francisco

Fonte: D'ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2003. p. 27.

A foto anterior mostra as obras de construção do ramal que ligou a ferrovia São Paulo-Rio Grande em Porto União, Santa Catarina, com o porto na cidade de São Francisco do Sul, Santa Catarina, passando por Três Barras.

Ainda sobre o assunto, Renato Nodari fez um interessante estudo sobre a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e sobre as causas e conseqüências de sua construção em território catarinense[51]. Com uma pesquisa fundamentada nos aspectos econômicos, o autor analisou o contexto que antecedeu à construção e as

[51] NODARI, Renato. **Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande**: causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900-1940. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, UFRGS, 1999.

transformações posteriores. Embora no Programa Farquhar existisse um esforço em demonstrar que a construção dirigida por Bryant era de excelente qualidade técnica, Nodari frisou que a intenção de baratear os custos prejudicou a qualidade da ferrovia inaugurada em 1910. Como a remuneração de juros estava baseada na extensão quilométrica dos trilhos, "evitava-se fazer gastos com grandes aterros e obras de arte, como túneis e pontes". Nodari exemplificou isso, ao apontar que apenas um túnel foi construído no território catarinense, levantado entre as estações de Rio das Pedras e Pinheiro Preto e poupou em dois quilômetros o trajeto. O referido autor prossegue em seu raciocínio:

> Outro artifício empregado pela companhia era alongar o percurso da estrada, pois assim receberia maior titulação de terras em concessão, uma vez que o cálculo era feito com base na extensão da linha. Percorrendo-se a ferrovia, comprovam-se tais observações. (...) Também a pressa em concluir a ligação com os trechos já construídos levou a fazer várias pontes em madeira, de forma provisória, economizando material mais caro, uma vez que as estruturas metálicas eram feitas com material importado da Grã-Bretranha (NODARI, 1999, p. 90).

Com a queda da *Brazil Railway Company,* a outra linha que partiria do entroncamento em Porto União para Foz do Iguaçu não saiu do projeto, jamais foi, pois, construída. Na construção das linhas do Rio do Peixe e do Rio Iguaçu, Bryant contou também com mais dois engenheiros brasileiros na sua execução: Tebyriçá e Castro Lopes. Nesta linha, ao longo do Vale do Rio do Peixe, em plena Região do Contestado, os administradores franceses subseqüentes "se interessaram pelos trabalhos a seu cargo, por sentirem que estavam executando planos subordinados a condições técnicas econômicas, e contribuindo eficazmente para o progresso" (P. F. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, p. 10).

Observa-se aqui um grande esforço em demonstrar que, sem exceção alguma, as estradas de ferro então existentes, antes da administração da *Brazil Railway Company,* foram todas projetadas pelos divisores (espigão), fugindo sistematicamente dos vales. Com esse procedimento, tornava-se fácil reduzir enormemente o custo de construção, no entanto as estradas resultantes quase nada valiam como instrumentos de transporte.

Exemplifica-se isso com o trecho da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande entre Itararé e Jaguariaíva. Foram construídos 97 km de linha para ligar duas localidades que distam apenas 45 km entre si: "De vários dos seus pontos mais elevados, podem–se ver distintamente 6 linhas de trilhos paralelas, subindo e

descendo em fortes rampas e contra-rampas os vales e o dorso das colinas” (loc. cit.).

Dos três trajetos da São Paulo-Rio Grande, a parte que foi integralmente concluída pela *Brazil Railway Company* foi o trecho entre o Rio Iguaçu e o Rio Uruguai e que completou a linha de Itararé, São Paulo até Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul. Neste último trecho, de maior interesse deste estudo, descendo o Vale do Rio do Peixe, as estações foram distribuídas em pequenas distâncias entre si, pois os objetivos de colonizar e de explorar a madeira seriam facilitados.

Figura n. 18: Mapa, ferrovias e principais cidades

Fonte: DIACON, Todd A. **Millenarian vision, capitalist reality** - Brazil’s Contestado Rebellion, 1912-1916. 4. ed., Durham and London: Duke University Press, 2002. p. 47.

Na imagem anterior, aparecem as principais cidades próximas ao traçado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e o ramal que ligava Porto União, Santa Catarina, até São Francisco do Sul, no mesmo Estado, passando por Três Barras, local do estabelecimento do complexo madeireiro e colonizador de Percival Farquhar.

Foi, neste sentido, a primeira ligação ferroviária entre o Sul e o Centro do País: teve fundamental importância na integração econômica, secularmente ocorrida através do tropeirismo e, ainda, carregou em seu bojo os projetos de imigração, de colonização e de extração madeireira do Programa Farquhar nas terras compreendidas entre as duas grandes bacias hidrográficas do Rio Iguaçu (ao norte

de Santa Catarina) e do Rio Uruguai (ao Sul de Santa Catarina) em plena Região do Contestado. Chegava-se o momento, conforme os decretos anteriores anunciaram, da exploração e da colonização das terras. As madeireiras e as colonizadoras da grande *Brazil Railway Company* serão destacadas no próximo capítulo como agentes das grandes transformações na Região do Contestado.

2.6 O INÍCIO DE DUAS GUERRAS E O FIM DO PROGRAMA FARQUHAR

Dois conflitos marcantes do início do século XX se relacionam diretamente com a expansão do capitalismo mundial e com a atuação da *Brazil Railway Company* no Brasil. No plano interno, houve a revolta dos sertanejos que viviam na floresta ombrófila mista nas terras cortadas pela ferrovia São Paulo-Rio Grande e áreas adjacentes, com o desencadeamento do conflito social denominado Guerra do Contestado (1912 a 1916). No plano externo, a Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918), evento que, ao eclodir, fechou as torneiras para os investimentos de poupadores europeus, levando a *Brazil Railway Company,* em expansão acelerada, à falência e à queda do império erigido por Farquhar.

Desta maneira, a eclosão da Guerra do Contestado ocorreu em um contexto de “complexas variantes” (MARTINS, 2007, p. 12). De fato, a construção da Ferrovia São Paulo-Rio Grande, o início da colonização e da extração comercial da madeira em larga escala aceleraram as transformações econômicas na Região do Contestado. O anúncio de um novo monge, de forte ascendência sobre os sertanejos, a presença política de coronéis e as disputas pelas terras, a institucionalização da propriedade privada, a valorização das terras próximas da recém-construída ferrovia e a velha pendenga das disputas entre Santa Catarina e Paraná pelo território contestado são situações marcantes que precisam ser analisadas e entendidas no contexto vivenciado nas duas primeiras décadas do século XX.

Uma descrição do suposto monge que liderou durante os primeiros ajuntamentos e o grupo que o acompanhou auxiliam, pois, na compreensão das “complexas variantes”. Segundo Vinhas de Queiroz, ninguém sabia onde nasceu José Maria e nem mesmo de onde veio. Parecia ter mais de quarenta anos:

> Vários autores referem que pertencera às fileiras do Regimento de Segurança do Paraná, onde havia chegado ao posto de cabo, antes de desertar. No entanto, mesmo neste particular, não se pode ter absoluta certeza; pelo menos não consta dos arquivos da milícia estadual que nela tenha figurado em algum momento Miguel Lucena Boaventura, uma vez que este era o verdadeiro nome de batismo de José Maria. Parece que foi, isto sim, soldado do Exército, e andou alistado num batalhão rodoviário, encarregado de construir a estrada Guarapuava-Foz do Iguaçu. Daí é que teria desertado (VINHAS DE QUEIROZ, 1966, p. 81).

Nos autos do processo do Combate do Irani da Comarca de Palmas[52], aparece "o monge" denominado José Maria de Castro Agostinho. Independentemente de quem era e de onde veio, os sertanejos que tinham esperança em relação à volta do velho João Maria, projetaram naquele o curandeiro capaz de confortar no momento de dificuldades. A fama como curandeiro começou quando curou a mulher de um fazendeiro em Campos Novos. Segundo Paulo Pinheiro Machado, eram poucos os médicos no Planalto e "a Medicina do início do século XX ainda mantinha antigas práticas invasivas, agressivas e dolorosas, como sangrias e purgas, isolamento de pacientes e cirurgias sem anestesia e pouca assepsia, práticas de baixa ou duvidosa eficácia" (MACHADO, 2004, p. 177). Com efeito a prática do curandeiro, além de indolor e com caráter mágico-religioso, estava acessível ao sertanejo simples. Naquele momento, pouco importava quem era e de onde veio. José Maria se tornou o monge milagreiro capaz de liderar os espoliados sertanejos do Contestado.

Depois de José Maria ter curado a mulher de um fazendeiro em Campos Novos, que havia sido desenganada pelos médicos, permaneceu por um tempo na mesma propriedade, fazendo práticas de cura para quem o procurasse. Convidado para a festa do Senhor Bom Jesus em Taquaruçu, no Município de Curitibanos, compareceu e, a exemplo de grande número de participantes da festa, permaneceu em Taquaruçu após o evento; muitos, porém, não tinham mais para onde ir.

Cabe observar agora que o número crescente de pessoas que procurou o local aumentou a fama e o prestígio do monge José Maria. Peixoto assim descreveu Taquaruçu:

---

[52] Processo aberto no dia 23 de outubro de 1912 na Comarca de Palmas, certificando o combate entre "uma horda de fanáticos e um contingente da Corporação do Regimento de Segurança do Paraná", relatando as 11 mortes e os feridos da Corporação no Combate do Irani. A cópia desse processo foi-nos cedida pelo cartorário Assis.

> Aos quadros santos, afluíram logo as pobres e as ricas gentes que tinham o mal no corpo. Ao novo acampamento do profeta chegaram supersticiosos de todas as distâncias. Pelos quarteirões do Contestado, a fama do novo monge ganhou vulto e cedo contava defensores de pistola à cinta. Curados ou não, todos que cercavam o novo profeta eram seus adeptos decididos. A disciplina se fez necessária entre os elementos díspares que abarracavam em redutos: o "poder espiritual" por si só não continha as massas e foram instituídos o comando do acampamento, o comando da forma, o comando da reza (PEIXOTO, 1916, p. 125).

José Fraga Fachel (1995, p. 54-55) acentua outros dados referentes a José Maria: "Era admirador do Imperador Carlos Magno. E costumava ler para os caboclos, que o cercavam, o livro: História do Imperador Carlos Magno e os doze Pares de França". Constituiu uma guarda especial, selecionando 24 caboclos que José Maria chamou os "Pares de França".

Segundo Cabral, José Maria também simpatizava com o regime monárquico, "imperando uma certa forma deturpada de saudosismo nas pregações". O historiador esforça-se em evidenciar que os problemas mais graves tinham outras origens, pois aquelas pessoas que rodeavam o monge, na maioria, haviam sido "expulsos das terras, haviam ficado sem domicílio certo, sem fontes de trabalho e de renda, resultado da concessão feita à São Paulo-Rio Grande (...)" (CABRAL, l960, p. 181).

É importante referir que o grande número de pessoas em torno de José Maria e a permanência em Taquaruçu acirraram a disputa política entre os coronéis da Região. Sentindo-se prejudicado pelo Coronel Almeida, de Campos Novos, o Coronel Albuquerque, de Curitibanos, telegrafou para o seu compadre e Governador de Santa Catarina, Vidal Ramos, comunicando que os fanáticos haviam proclamado a Monarquia nos sertões de Taquaruçu. O termo *Monarquia* alarmava a geração de militares do recém-passado pesadelo de Canudos, as autoridades e a imprensa. O Presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca, foi informado de que no Sul se iniciara "uma grave sublevação com o intuito de restaurar a monarquia" (Jornal Diário da Tarde, 25.09.1912). Depressa, seguiu um contingente da polícia militar do Estado do Paraná para o local, comandado pelo próprio chefe de polícia.

José Maria, acompanhado de aproximadamente 40 homens, deslocou-se para o "Faxinal dos Fabrícios" (Irani), então Município de Palmas, no Paraná. As autoridades deste Estado, sabendo da chegada do grupo em território paranaense, julgou tratar-se de manobras do governador catarinense, a fim de guarnecer o

Contestado com tropas federais e garantir assim a execução da sentença do Supremo Tribunal Federal no caso dos limites; ainda, as notícias agitaram o País; no Estado do Paraná, os ânimos inflamaram-se. Neste sentido, a partida de José Maria e de seu grupo para o Irani foi assimilada como uma invasão de "um bando armado de catarinenses" na zona litigiosa, para garantir o direito de Santa Catarina (CABRAL, 1960, p. 183).

Houve mobilização do Regimento de Segurança do Paraná que, sob o comando de João Gualberto Gomes de Sá Filho, rumou para Palmas. Depois de conferenciar com o Coronel Domingos Soares e de haver tentativas de impedimento do confronto, na madrugada do dia 22 de outubro de 1912, João Gualberto comandou o Regimento que atacou José Maria e seu grupo no local denominado Banhado Grande. Vinhas de Queiroz assim relatou:

> Uns a cavalo, outros a pé, eles(sertanejos) evitaram ao máximo o tiroteio e atravessando uma funda canhada onde desapareciam da vista das forças legais, caíram de supetão, a garrucha e a facão de pau, sobre os soldados. O auge do combate se produziu em torno da metralhadora engasgada. No meio da luta, José Maria caiu prostrado por uma bala .Quando já se dispersava, correndo, a força do Paraná, João Gualberto - que não pudera montar porque outro lhe fugira com o cavalo - foi cercado e morto por uma pequena multidão de caboclos enfurecidos (VINHAS DE QUEIROZ, p. 106-107).

A mortandade de soldados, de caboclos e dos dois comandantes enlutou o sertão e ganhou manchetes nacionais. Por algum tempo, ninguém ouviu falar em *quadro santo*, *Monarquia*, *Pares de França*, exceto em Ressurreição, pois, no próprio local do combate, começou a cristalizar-se a idéia da volta de José Maria com o seu exército encantado de São Sebastião. De Banhado Grande, os sertanejos carregaram o desgosto pela morte do líder e as armas abandonadas pelos soldados.[53] Eram errantes do novo século, como bem os definiu o sociólogo Duglas Teixeira Monteiro, gente que andava sem destino e que alimentava a crença na Ressurreição de José Maria. Um ano após a "Tragédia do Irani", os sertanejos juntaram-se novamente: era o "reencantamento do mundo" (MONTEIRO, 1970).

---

[53] Setembrino de Carvalho em seu relatório descreve que foram abandonadas pelos soldados no Irani quarenta carabinas, três mil cartuchos, a metralhadora e quatro fitas carregadas com duzentos e cinqüenta tiros. (SETEMBRINO DE CARVALHO. Fernando. *Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra - 1915*. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1916. p. 3).

A Historiografia destacou a liderança de José Maria como fundamental na articulação dos sertanejos e mesmo na luta contra as forças oficiais. A origem dos seguidores de José Maria pode ser encontrada em estudos do contexto de transformações do início do século XX. Paulo Pinheiro Machado frisou que “além dos tradicionais habitantes das comunidades mais próximas, havia a presença de muitos sertanejos expulsos pela *Lumber* e pela *Brazil Railway*, tanto da costa do rio do Peixe como da Região do Iguaçu” (MACHADO, 2006, p. 178). Destacou ainda o quadro de crise social e política, principalmente, no que se referia à velha questão dos limites entre Santa Catarina e Paraná.

As estreitas relações dos fatos com a chegada da *Brazil Railway* na Região do Contestado também foram descritas por Rosângela Cavallazzi da Silva, quando afirmou que “a entrada do capital estrangeiro na região do Vale do Rio do Peixe, tendo em conta o momento histórico em que ocorreu, as condições internas daquela sociedade e, em virtude das mudanças de todas as ordens que provocou”. O Combate do Irani marcou, pois, o início da Guerra do Contestado. Ocorreu em outubro do ano de 1912 e as subsidiárias da *Brazil Railway,* aqui instaladas, contavam com o apoio governamental na defesa do patrimônio e na implantação da nova ordem. Dois anos depois, uma guerra externa solapou, desta vez, todo o império de Farquhar.

Os desentendimentos na Região Balcânica ainda em 1912 prenunciaram a crise e a destruição do poder financeiro dos mercados europeus. Foram, assim, os precursores imediatos da eclosão da Grande Guerra de 1914. Com o conflito, cessaram subitamente as emissões públicas por parte dos banqueiros amigos ou das relações de Farquhar, impossibilitando a continuidade do programa da *Brazil Railway Company*. A gigante *holding*, agora cambaleante e sem sustentação para continuar investindo, ruiu e o controle, anteriormente soberano de Farquhar, agora passou para um administrador da recuperação judicial da *Brazil Railway Company*. W. Cameron Forbes contou com a colaboração do próprio Faquhar e tinha como maior objetivo reaver as inversões de capital e tentar salvar o que ainda era possível (Programa Farquhar, p. 28).

Depois de quatro anos de Guerra, dois fatores inflexíveis, de premente importância, tornaram impossível o reinício do programa anteriormente traçado e desenvolvido, mesmo que não se levasse em conta o fato de Farquhar ter passado

o controle dos seus negócios às mãos dos europeus e de todo processo de recuperação judicial.

As alterações produzidas nas Bolsas européia e dos Estados Unidos, relacionadas com o crédito dos títulos das estradas de ferro em geral, anteriormente à Guerra (eram esses títulos os que maior garantia de renda ofereciam, pois eram os mais preferidos pelas companhias), perderam, contudo, essa posição em conseqüência da queda das rendas líquidas de todas as empresas ferroviárias do mundo. Queda essa que se processou progressivamente até que as rendas de quase todas as estradas desapareceram por completo, em face, principalmente, por causa da concorrência de automóveis e de caminhões, que trafegavam em vias construídas e mantidas gratuitamente pelos Estados, além de outras razões (Ibid., p. 28-29).

No Brasil, a queda do valor do mil réis, tornou impossível recuperar qualquer remuneração de capital investido anteriormente. Nos relatos finais do Programa Farquhar, restava ao seu principal idealizador o consolo com a idéia de que, do ponto de vista da Economia do Brasil, as obras da *Brazil Railway Company* ficaram no País, em proveito do seu desenvolvimento. O caminho foi traçado e o Governo brasileiro poderia retomá-lo com vantagem, para bem do público.

Após a descrição da trajetória de Percival Farquhar até alcançar a floresta ombrófila mista do Contestado e o império erigido pela *Brazil Railway Company,* faz-se necessário destacar agora a atuação da subsidiária denominada *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* que começou a ser construída ainda antes da conclusão da ferrovia. Ela estava, pois, no Programa Farquhar dentro da futura cadeia lucrativa (exploração madeireira, venda de terras e de lucros com o transporte). Constitui-se, deste modo, em um estudo imprescindível no entendimento da sociedade regional e será descrito no próximo capítulo.

3 A *BRAZIL RAILWAY COMPANY* NO SUL DO BRASIL: COLONIZAÇÃO E EXTRAÇÃO MADEIREIRA

> Farquhar fez um esforço titânico para desenvolver o Sul do Brasil.
>
> Charles A. Gauld, 1964

3.1 COLONIZAÇÃO E EXTRAÇÃO MADEIREIRA NA FLORESTA OMBRÓFILA MISTA DA REGIÃO DO CONTESTADO

Após o estudo do amplo Programa Farquhar com a sua gigante aparelhagem que buscava formar cadeias lucrativas e a interdependência entre os vários projetos, focamos a atuação de duas subsidiárias da *Brazil Railway Company* no Sul do Brasil: a *Brazil Development & Colonization Company* e a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*. Elas atuaram como apêndices da ferrovia São Paulo-Rio Grande e foram instaladas na Região do Contestado na véspera do desencadeamento da Guerra do Contestado.

A colonizadora *Brazil Development* e a madeireira *Lumber* protagonizaram as grandes transformações após a inauguração da ferrovia São Paulo-Rio Grande na Região do Contestado. No Programa Farquhar, está clara a intenção de fixar descendentes de europeus na Região do Contestado. A atividade cafeeira, no Centro-Oeste, absorveu centenas de milhares de imigrantes. Segundo o próprio Percival Farquhar, era visível o anseio dos imigrantes de se tornarem proprietários de terras. No Centro-Oeste, era praticamente impossível o acesso à terra, pois imperava o sistema do colonato, com suas grandes fazendas, e dificuldades de todo tipo transformavam-se em obstáculos intransponíveis aos colonos que chegaram empobrecidos.

Na Região do Contestado, além das vastas áreas de terras, havia também o interesse do Governo brasileiro na ocupação efetiva do território. A concessão, por parte do Governo, de grande faixa de terra ao longo das margens dos trilhos,

facilitaria os interesses mútuos. A Companhia do Grupo Farquhar iniciou a colonização com imigrantes poloneses, ucranianos e, mais tarde, em todo o Vale do Rio do Peixe, chegaram italianos, alemães e outros grupos étnicos menores[54].

Figura n. 19: Mapa dos municípios e das colônias do Vale do Rio do Peixe

Fonte: Arquivo Histórico Dr. Waldemar Rupp. Campos Novos, Santa Catarina

Neste mapa antigo do Município de Campos Novos, é possível observar várias colônias demarcadas na grande faixa de terra ao longo das margens do Rio do Peixe, local onde foram estendidos os trilhos da Ferrovia São Paulo-Rio Grande. Subindo do Rio Grande do Sul, em áreas já demarcadas, observam-se as Colônias de Rio do Peixe, Capinzal, Bom Retiro e Colônia do Rio das Antas.

[54] É interessante observar o elevado número de imigrantes poloneses e ucranianos que trabalharam na Lumber. No *donkey* n. 2, em outubro de 1923, trabalhavam 12 operários; pelos sobrenomes é possível identificar a origem: Kozak, Scorey, Kozakevicz, Repula, Jankok, Scheuky, Holowka, Sczerbisky, Wiescosky, Maralevicz, Wolk e Budi.

3.2 *A BRAZIL DEVELOPMENT & COLONIZATION COMPANY*

O processo colonizador da Região do Contestado deu os seus primeiros passos ainda antes da conclusão da ferrovia. Através do Decreto 6.455, de 16 de abril de 1907, o Ministro Miguel Calmon, da pasta de Indústria, Viação e Obras Públicas (ligada à pasta dos Negócios de Agricultura e Comércio), expediu o Regulamento de Povoamento do Solo Brasileiro. No relatório de 1908, o Ministro interpretava os fins do regulamento, dizendo que era preciso visar especialmente à “introdução de imigrantes agricultores que se proponham estabelecer-se no País, criando centros permanentes de trabalho, de riquezas” (Programa Farquhar).

Figura n. 20: Vilas, cidades e colônias próximas à ferrovia

Fonte: DIACON, Todd A. **Millenarian vision, capitalist reality** – Brazil’s Contestado Rebellion, 1912-1916. 4. ed. Durham and London: Duke University Press, 2002. p. 53

Além das principais vilas e cidades, próximas ao traçado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, aparecem neste mapa as colônias da *Brazil Railway Company* e as colônias federais e estaduais instaladas em território paranaense.

Através da *Brazil Development & Colonization Company, a Brazil Railway Company* planejou a imigração em larga escala, visando especialmente a elementos europeus para se instalarem nas terras das concessões adquiridas do Governo

brasileiro. Já existiam centenas de milhares de imigrantes dessa procedência, trabalhando nas fazendas de café, nas indústrias manufatureiras e no comércio de São Paulo. Era conhecido o anseio desses imigrantes por se tornarem proprietários de suas próprias terras, como já descritos no Programa Farquhar.

A intenção se concretizaria, mais tarde, com a criação da *Brazil Development & Colonization Company,* "com sede em Portland, Estados Unidos da América, autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto n. 9.442, de 13 de março de 1912" (NODARI, 1999. p. 101).

Na concessão da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, estava inclusa uma larga faixa de terras devolutas para cada lado do eixo de suas linhas, conforme já descrito anteriormente. Essas terras se achavam sob a jurisdição dos Estados, mas sujeitas a reajustamento, em vista da prioridade de direito em benefício da São Paulo-Rio Grande. Baseando-se nas experiências bem sucedidas de colonização, por parte da *Canadian Pacific Railway Company*, e de outras empresas, o Programa Farquhar estabeleceu o seguinte: que os colonos, com os seus próprios recursos, ou provenientes dos seus governos, ou outros quaisquer, pagassem o seu transporte até as colônias; que a companhia demarcaria os lotes cedidos, fornecendo sementes e utensílios agrários. Tudo deveria ser indenizado pelos colonos, com os produtos de suas colheitas, dentro de determinado período de tempo. A Companhia ainda forneceria orientações técnicas aos colonos. Além disso, a companhia criaria mercado para os produtos nas estações das suas linhas férreas. Este item esclarece o distanciamento médio entre as diversas estações ao longo do trajeto no Vale do Rio do Peixe (P. F. *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* p.12).

O Governo italiano foi consultado sobre este programa, por intermédio da *Banca Comerciale* Italiana de Milão, a pedido da sua filial em São Paulo – o Banco Francês-Italiano para a América do Sul - e expressou a sua concordância. Ficou também resolvido que se mandaria vir ao Brasil, através da *Brazil Railway Company* e da *Banca Comerciale*, o eminente agrônomo italiano, o Prof. Niccoli, com o propósito de examinar as terras a serem colonizadas, analisar os aspectos agronômicos, estudar o clima, apontar os produtos cultiváveis e, posteriormente, mostrar a forma de melhor se conduzir a operação da colonização em larga escala, tendo-se em vista a conveniência de se tornarem os colonos, ulteriormente,

proprietários das terras de seu cultivo, diferentemente do sistema do colonato do Centro-Oeste brasileiro (loc. cit.).

O referido agrônomo esteve no Brasil e examinou as terras dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Após observações e estudos pertinentes, escreveu um relatório, onde se manifestava definitivamente contrário à colonização em larga escala, por meio de pequenas glebas, constatando os seguintes fatos: a falta de calcários e nitratos; após a derrubada das florestas, as terras produziam boas colheitas inicialmente, depois se depauperavam gradativamente e rapidamente. O colono tratava então de abandonar as suas posses e partia em busca de outro trato de florestas para continuar o desmatamento. Além disso, destacou a necessidade imperiosa do emprego de fertilizantes, sendo recomendado o uso do esterco produzido pelos animais estabulados, como capaz de produzir efeitos mágicos no aumento das colheitas e na permanência da fertilidade das terras. Ainda, sugeriu a conveniência de se estabelecerem, inicialmente, em grandes fazendas, em vez de pequenos lotes cedidos aos colonos (P. F. *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* p. 12-13).

Mais tarde, Percival Farquhar solicitou a vinda ao Brasil de Leigh Hunt, fundador da escola agrícola do Estado de Iowa, a mais bem reputada dos Estados Unidos, e organizador da *Suden Plantations Company*, destinada ao cultivo do algodão. Mesmo sem ter tido conhecimento do relatório do agrônomo italiano, Leigh Hunt chegou a conclusões idênticas (Ibid., p. 13).

Além dos obstáculos apontados pelos agrônomos, as Companhias da *Brazil Railway Company* enfrentaram, também, dificuldades do ponto de vista político, uma vez que a Região do Contestado esteve em litígio entre os Estados de Santa Catarina e Paraná (assunto levantado no primeiro capítulo). Santa Catarina não reconhecia os títulos de posse e as concessões dados pelo Paraná a leste do Rio do Peixe: “Respeitando-se posses antigas, após as primeiras demarcações, chegou-se à conclusão de que faltavam muitos quilômetros quadrados a serem demarcados”. (NODARI, 1999, p. 101).

3.2.1 Terras devolutas, concessões paranaenses e catarinenses para a *Brazil Railway Company* no início do século XX

A *Brazil Railway Company* teve participação em todo o processo de colonização da Região do Contestado, seja agindo diretamente ao criar colônias através das duas subsidiárias: *Brazil Development Colonization Company* e a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* seja de forma indireta, “através de contratos com empresas particulares que assumiam os serviços de colonização das terras obtidas por concessão do Governo Federal” (SILVA, 1983, p. 78).

Figura n. 21: Concessões de terras e colonização

Fonte: PIAZZA, Walter F. **A colonização de Santa Catarina**. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1988. p. 252.

No mapa acima, na vasta área a leste do Rio do Peixe, podemos observar as glebas onde as subsidiárias da *Brazil Railway Company* atuaram diretamente na colonização, as glebas repassadas para as colonizadoras particulares e ainda as áreas cujos títulos foram expedidos pelos Governos estaduais. É possível observar as glebas da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* que alcançaram o Extremo Oeste Catarinense e na Colônia Concórdia.

O processo de ocupação e de colonização ainda é incipiente, pois as glebas são enormes e o período abrange a primeira década do século XX. São visíveis as

áreas de concessão do Governo brasileiro pelos serviços de construção da ferrovia prestados pela gigante *Brazil Railway Company.* Além de duas áreas próximas aos limites com a República Argentina em nome da *Brazil Development & Colonization Company,* também existe uma vasta gleba em nome da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande junto ao traçado ferroviário no baixo Vale do Rio do Peixe, na confluência do Rio do Peixe com o Rio Uruguai, exatamente onde a *Brazil Railway Company* instalou os primeiros colonos.

Rosângela Silva analisou diversas demandas judiciais e ações que envolvem o processo de colonização em toda a Região do Contestado e áreas concedidas para a *Brazil Railway Company* e suas subsidiárias. Dentro do período inicial, ilustrado no mapa acima, podemos observar que entre os anos de 1908 e 1910, com a construção da ferrovia São Paulo-Rio Grande, inicia-se o povoamento com a chegada dos trabalhadores da ferrovia. No baixo Vale do Rio do Peixe, ainda em 1908, ocorreu o povoamento de Piratuba.

No ano de 1909, houve a "discriminação das terras devolutas – autorização dada pelo Governo do Paraná para medição e demarcação das terras dos lugares Rancho Grande, Rio do Engano, Pepery e Chapecó, na época pertencentes aos Municípios de Palmas e Clevelândia[55]" (SILVA, 1983, p. 80). As duas glebas denominadas Rio do Engano e Rancho Grande estavam localizadas entre o Rio Uruguai e Concórdia; em 1910, através da "*Southern Brazil Lumber Company*", houve a tentativa de início de colonização. Antes de se destacar Pepery e Chapecó, localizadas mais ao Extremo-Oeste de Santa Catarina, faz-se necessário ressaltar as colônias Rio Uruguay, Lageado do Leãozinho, Rio Capinzal e Colônia Herval. Eram, pois, áreas amplas que abrangiam terras dos atuais municípios catarinenses de Joaçaba, Capinzal, Campos Novos e Concórdia.

No ano de 1911, a ferrovia São Paulo-Rio Grande já havia iniciado o tráfego, e o processo de colonização ganhou impulso quando o Governo do Estado do Paraná, através da Secretaria do Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização, expediu o título de revalidação de concessão para a Companhia

[55] O nome da localidade de Bela Vista foi mudado para Clevelândia, em homenagem ao árbitro e ao então Presidente norte-americano Grover Cleveland, que deu sentença favorável ao Brasil na contenda pelas áreas do vasto território que abrangia o Extremo-Oeste Catarinense e Sudoeste do Paraná, na disputa com a Argentina na denominada "Questão de Palmas" ou "Questão de Misiones". O litígio foi arbitrado favoravelmente ao Brasil no ano de 1895.

Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande dos seguintes locais: área de 371.908.795 m^2 na Colônia Rio Uruguai; área de 40.399 hectares e 5.495 m^2 no Lageado Leãozinho, também próximo de Cruzeiro, mais tarde Limeira e hoje Joaçaba; na Colônia Rio Capinzal, a Companhia São Paulo-Rio Grande já havia iniciado a divisão dos lotes e a localização dos imigrantes (SILVA, 1983, p. 80).

Subindo o Vale do Rio do Peixe, no Meio-Oeste Catarinense, nas áreas amplas que abrangiam terras dos atuais municípios catarinenses de Videira e Caçador, estabeleceram-se, também, colônias e fazendas, como Bom Retiro, que depois se subdividiu em várias glebas. É interessante frisar que nesta área foi o Estado de Santa Catarina, através da Diretoria de Viação, Terras e Obras Públicas, que expediu o Termo de Reconhecimento de Direito e Aprovação de Medições das Terras Devolutas, como na área de 28.405 hectares e 9.103 m^2 de terras devolutas nos lugares de Rio Caçador, Rio das Antas e Rio das Pedras (Ibid., p. 91).

Voltando às concessões do Paraná, observa-se um movimento intenso próximo ao Rio Iguaçu, especialmente nas áreas de interesse colonizador e madeireiro. Silva destacou que, entre os anos de 1905 e 1909, sob o “domínio da *Brazil Railway Company* era construído o ramal São Francisco e intensificado o processo de colonização”. Ainda sobre o assunto, em 1908, o Governo do Paraná criou a Comarca de Porto União: “A *Southern Brazil, Lumber Company* adquire por compra de Affonso Alves de Camargo e outros o imóvel São Roque, área de 516.912.000 m2” (Ibid., p. 86–91). De interesse fundamental neste estudo, a fazenda São Roque foi o local onde se instalou a segunda madeireira da *Brazil Railway Company*, queimada pelos sertanejos rebelados durante a Guerra do Contestado, que será estudada mais adiante, pontuando, além do interesse colonizador, o interesse madeireiro.

O imóvel Pepery-Chapecó com área de terra com 1.506.097.000 m^2, localizado no atual Extremo-Oeste Catarinense, foi expedido por título de domínio para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, pelo Governo do Estado do Paraná, como parte do pagamento das terras do contrato que abrangia até 15 km de cada lado dos trilhos, envolvendo o cálculo da extensão quilométrica e a multiplicação correspondente, já descrito anteriormente; no acerto das medidas, faltaram terras próximas ao traçado ferroviário (Ibid., p. 93).

3.2.2 Demarcação, venda das terras e instalação dos colonos nas décadas de 1910 e 1920

Após a inauguração da ferrovia e das primeiras concessões de terra para a *Brazil Railway Company* para fins de colonização, seguiram-se décadas de intensas negociações de terra, seja por iniciativa da própria *Brazil Railway Company,* através de suas subsidiárias, cujos projetos constavam no Programa Farquhar, seja por companhias colonizadoras particulares.

Figura n. 22: Colônias e fazendas no Oeste Catarinense

Fonte: Fonte: PIAZZA, Walter F. **A colonização de Santa Catarina**. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1988. p. 257.

O mapa acima situa o processo colonizador entre os anos de 1910 e 1920. Além das colônias pertencentes à *Brazil Railway Company* e às suas subsidiárias, muitas em pleno processo de assentamento de colonos, ainda existem fazendas que serão adquiridas para fins de colonização. O Decreto n. 11.648, de 24 de julho de 1915, "tornou sem efeito a concessão de terras devolutas". Segundo Nodari, "desse modo a *Lumber*, subsidiária da *Brazil Railway,* que já explorava as terras da região

foi obrigada a comprá-las" (NODARI, 1999, p. 9).[56] Ainda, é possível observar uma enorme gleba da *Brazil Development & Colonization Company* que atravessa, verticalmente, o Extremo-Oeste catarinense.

Ao se fazer uma comparação com o mapa anterior, é possível observar a aceleração no processo de colonização após a conclusão da ferrovia São Paulo-Rio Grande. Diversas empresas colonizadoras foram constituídas e adquiriram terras da *Brazil Railway Company*, através de concessões dos governos estaduais ou mesmo através da aquisição feita por fazendeiros que possuíam títulos de propriedade. Silva observou que o fato de as colonizadoras terem origem no Rio Grande do Sul influenciou na procedência do grupo humano que foi instalado nas colônias do Vale do Rio do Peixe e em todo o Oeste Catarinense. "Assim, essencialmente, imigrantes e descendentes de imigrantes, alemães e italianos, na sua maioria, e agricultores gaúchos, portanto provenientes das chamadas 'velhas colônias', irão colonizar o Meio-Oeste Catarinense" (SILVA, 1983, p. 77-78).

Deste modo, entre 1915 e 1920, a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* executou vários projetos de colonização. Silva destacou os que seguem:

- em 1915, nas proximidades da estação de Herval, mediu 24.000 hectares e os dividiu em 900 lotes coloniais;
- em 1916, instalou a Colônia Bom Retiro, atraindo colonos do Rio Grande do Sul;
- em 1916, fundou uma colônia com 500 lotes agrícolas em Ipira. Os colonos, ali instalados, em sua maioria, eram da etnia alemã;
- em 1917, as colônias de Rancho Grande e Rio do Engano (Colônia Concórdia) medindo, respectivamente 325.702.000 m^2 e 1.073.582.684 m^2, são concedidas pelo Governo do Paraná para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Nos anos seguintes, várias pessoas e empresas colonizadoras atuaram nestas áreas com empreendimentos colonizadores.

---

[56] Um exemplo destas compras efetuadas pela *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* ocorreu em 1921 quando, através de pagamento em dinheiro e de parte pela construção de estradas de rodagem executadas pela empresa, o Governo do Estado de Santa Catarina concedeu à *Lumber* uma área de 329.223.847 m^2 do imóvel denominado São Sebastião do Bom Retiro, constituídos pelas glebas: Ribeirão, Rio Preto, São Sebastião do Bom Retiro e Escada . A atual localização envolve parte dos municípios de Canoinhas e Porto União (SILVA, 1983, p. 87).

Além da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* que criou o distrito de Bela Vista, município de Cruzeiro, cabe referir os seguintes colonizadores[57]:

- Bohdan Miskoszemiski requereu através de compra da *Brazil Railway Company* lotes para 168 famílias, moradores da região como intrusos, e outros, vindos do Rio Grande do Sul, na Colônia do Rio do Engano;
- João Serigo, Otto Henrique Fillanann, Alfredo Walter Schreiner, Alfredo Heineck, Hugo Hexsel, Eugenio Zimmermann, Victor Aren e Gustavo Schlichting compraram da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande também terras no Rio do Engano. Esta área perfazia 89.208 hectares, divididos em lotes de dez alqueires cada um e foram deduzidos 28,150 hectares, com 750 lotes já vendidos aos sertanejos, constando em um contrato feito entre a *Lumber* e José Fabrício das Neves - este último, de forte ascendência sobre os antigos moradores da região (caboclos), foi figura importante no Combate do Irani, o primeiro combate da Guerra do Contestado -;
- Manoel dos Passos Maia requereu do Estado de Santa Catarina uma área de terras devolutas, na extensão de 100.000 hectares, na margem esquerda do Rio Chapecó para a colonização das terras e para a fundação de estabelecimentos industriais no Município de Chapecó. Mais tarde, Passo Maia e Ernesto Bertaso fundaram a Empresa Bertaso, Maia e Cia. Esta mesma empresa também recebeu do Governo de Santa Catarina terras devolutas para a colonização no Rio do Engano (Cruzeiro), como forma de pagamento pela construção da estrada de rodagem de Goyo-en ao Passo dos Índios (Chapecó). Somente esta empresa trouxe aproximadamente 8.000 famílias de colonos do Rio Grande do Sul. As terras eram vendidas com uma entrada de 30% do valor total e o restante em duas prestações semestrais. Colonizaram assim uma área de 2.248.259.441 m^2;
- Theodore Jean Leon Capelle adquiriu da Companhia Estradas de Ferro São Paulo-Rio Grande grandes extensões que abrangiam as áreas de Rancho Grande e Rio Uruguay. Excluíam-se 2.240 hectares de José Fabrício das

[57] Os colonizadores e as áreas destacadas a seguir foram retirados de SILVA (1983), da página 80 até a 95.

Neves. Theodore criou a Empresa Povoadora e Pastoril Theodore Capelle & Irmão e atuou ainda nas seguintes áreas: Vila do Rio Uruguai – 134 hectares, Vila Bela Vista – 163 hectares, Chácaras Pará – 16 hectares e na Volta do Estreito, 1058 hectares. No início da década de 1920, Capelle comprou da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande várias propriedades. No Alto Vale do Rio do Peixe, comprou as propriedades de Rio das Antas e Caçador, cujas áreas perfaziam 22.383 hectares. Destes, 1.506 hectares já divididos em lotes e 7.851 ainda não-divididos. Consta, ainda, de uma área de 86 hectares de terras separadas para as vilas;

- Sociedade Territorial Mosele, Eberle, Ahrons & Cia, que também atuou nas terras de Rio do Engano, em cujas áreas foram negociadas por diversas colonizadoras e só foram inteiramente medidas e vendidas em plena década de 1930. Dos 1.073.582.648 m^2 resultaram 3.638 lotes rurais, 256 lotes urbanos e 26 chácaras, ocupados por ítalos e teuto-brasileiros oriundos do Rio Grande do Sul.

Enquanto no Extremo-Oeste Catarinense e nas terras do Vale do Rio do Peixe até o Rio Uruguai predominaram os colonos oriundos do Rio Grande do Sul, já, mais ao norte, nas terras próximas e no Vale do Rio Iguaçu, outras etnias fizeram parte do processo colonizador. Nas terras concedidas pelo Governo do Estado do Paraná, para a Companhia Estradas de Ferro São Paulo-Rio Grande entre as estações de Legru e São João (atual Matos Costa), surgiram várias colônias, a primeira de rutenos, que foi denominada Nova Galícia. Outras surgiram no Vale do Timbó, como Coronel Amazonas, Santa Cruz, São Pedro, São Miguel e Maratá. Ucranianos e poloneses aparecem nestas colônias e constituíram a maior parte da mão-de-obra nos projetos de extração madeireira do Programa Farquhar.

É importante ressaltar também que, além das concessões do Paraná, a *Brazil Railway Company* também recebeu concessões de Santa Catarina, como o imóvel Rio Saudades, com 913.634.804 m^2 de terras no Oeste Catarinense. A *Brazil Railway Company*, através da subsidiária *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, transferiu as terras do Rio Saudades para a empresa Bertaso Maia & Cia, para a colonização. Na década de 1930, a empresa foi dissolvida e o sócio Ernesto F. Bertaso acrescentou ao antigo patrimônio outras áreas de terra, reunindo uma

área de 2.249.259.441 m^2 que foram vendidas aos colonos oriundos do Rio Grande do Sul.[58]

3.3 *A SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMPANY*

Através do Decreto n. 7.426, de 27 de maio de 1909, o Presidente da República, Affonso Augusto Moreira Penna, e o Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, concederam autorização para a *Southern Brazil Lumber Company* a fim de funcionar na República, com os devidos estatutos apresentados, mediante a condição de cumprir a legislação em vigor. À substituição do nome *Southern Brazil Lumber Company* para *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* não são esclarecidos devidamente os motivos, apenas, a partir de 1913, sempre que foi citada em documentos oficiais, aparece o nome *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* ou simplesmente *Lumber,* como igualmente passaremos a chamar.

Na mudança do nome da Companhia, o acréscimo da palavra *colonização* (*colonization*) ao de *madeira* (*lumber*) parece ter acontecido por razões óbvias, já que grandes áreas de terra foram adquiridas para fins de exploração madeireira e conseqüentemente poderiam ser revendidas aos colonos pela mesma empresa sem precisar recorrer a outra subsidiária do mesmo grupo. Fernando Tokarski descreveu quando ocorreu a autorização de funcionamento (já instalada e atuando) ou a simples mudança da denominação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* :

> Em 04 de abril de 1913 uma procuração substabelecida ao advogado Marcelino José Nogueira Junior, de Curitiba, requeria o legal funcionamento da “*Southern Brazil Lumber & Colonization Company* ” em Três Barras, SC. A mesma procuração havia sido encaminhada pelo advogado Frank John Egan, radicado em São Paulo, que recebeu em Paris, a procuração do Vice-Presidente da “*Southern Brazil Lumber & Colonization Company* ” , para que requeresse ao Governo brasileiro o legal funcionamento da empresa no Brasil. O documento também determinava que Egan representasse a empresa em quaisquer outras ações, negócios ou assuntos de interesse da *Lumber* (TOKARSKI, 2006).

---

[58] Além dos dados extraídos de SILVA (1983), também foram consultadas as obras de NODARI (1999) e PIAZZA (1982).

Figura n. 23: Escritório da colonizadora *Lumber*

Fonte: Foto do acervo de Joeli Laba

A colonizadora teve atuação destacada após o processo de industrialização madeireira executado pelas subsidiárias da *Brazil Railway Company*. A placa identifica o escritório da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, empenhado nas vendas de lotes urbanos, chácaras e colônias, na antiga Fazenda São Roque em Calmon, Santa Catarina.

Instalada no centro de vastíssimo pinheiral, na margem esquerda do Rio Negro, entre os Rios São João e Canoinhas, a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* começou a ser construída em 1909 e foi concluída no final do ano de 1911. Como em todas as demais subsidiárias da *Brazil Railway Company,* profissionais experientes foram incumbidos na execução do projeto.

A montagem dessa grande serraria e a exploração das florestas, tudo isso foi entregue a Hiram Smith, especialista de reconhecida competência e que, pouco tempo antes, instalara serviços similares por conta da *Northwestern Railroad Company,* empresa da qual F. S. Pearson era o Presidente. Planejada para ser uma empresa com alto grau de mecanização e de grandes rendimentos, as máquinas do gigante "colosso mecânico" vieram dos Estados Unidos, de navio, até o Porto de

São Francisco. Deste porto, só foram trazidas até Três Barras no ano de 1910 quando o ramal ferroviário, que entroncava com a São Paulo-Rio Grande, em Porto União, alcançou a localidade de Saltinho do Canivete (P. F. *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* p.10-11).

Além da preocupação com a instalação da madeireira, os serviços do ramo de colonização, por indicação de William Van Horne, foram incumbidos a Mr. Cole, profissional que já obtivera grandes sucessos como chefe dos serviços de colonização da *Canadian Pacific Railroad Company*. Cole foi responsável pelo estabelecimento de imigrantes poloneses nas diversas colônias à margem das linhas da São Paulo-Rio Grande, entre União da Vitória e Marcelino Ramos.

As terras onde Hiram Smith dirigiu a instalação da *Lumber* foram compradas da família de Benvindo Pacheco, que já estava instalada lá desde 1889, e tinha adquirido a área por concessão, como herdeiros de José Teixeira Cordeiro e Lucas Cordeiro: "Essas terras eram uma extensa área inexplorada quando os sertanistas começaram a percorrê-la, vão denominando acidentes geográficos: Bugre, Pardos, Tigre, Duas Barras, que mais tarde passa a se chamar de Três Barras" (Monte Carlo do Rosário, s/d, p. 6). Três Barras pertencia, pois, à Província do Paraná.

Reginald Lloyd (1913) escreveu que a serraria erigida em Três Barras começou a funcionar em 22 de novembro de 1911 e tinha capacidade para serrar mais de 200.000 pés de madeira por dia. Além da grande madeireira de Três Barras, outras menores foram sendo construídas na região. Enquanto o grande engenho de serrar de Três Barras foi considerado a segunda maior madeireira do mundo, as demais serrarias menores, que foram sendo construídas e que pertenciam ao mesmo grupo, fizeram parte do maior complexo extrativo madeireiro de então.

O local da instalação da *Lumber* era apropriado: segundo Lloyd, "560.000 acres de terra, densamente coberto de pinheirais". O lucrativo comércio madeireiro já tinha endereço:

> Para a madeira, além dos mercados nacionais, há boa procura em Buenos Aires, sem falar na possibilidade de exportação para a Europa. Cálculos baseados sobre resultados já obtidos dão um lucro líquido de 90.000 libras para o ano de 1912 e 160.000 libras para 1913. Os lucros tendem ainda a aumentar com o desenvolvimento do negócio. O Brasil importa grande quantidade de madeira, sem falar que a Argentina e o Uruguai importam dos Estados Unidos mais de 80.000 francos de madeira por ano, fato que mostra que a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* logo encontrará saída para sua produção (LLOYD, 1913, p. 240).

Ao descrever a quantidade de terras adquiridas para a construção da madeireira, Maurício Vinhas de Queiroz e Reginald Lloyd divergem quanto a isso. Para Vinhas de Queiroz a Companhia: “comprou 180 mil hectares ao sul dos Rios Negro e Iguaçu, próximo a Canoinhas, ao preço de 15 mil-réis ao hectare” (QUEIROZ, 1981, p. 75). Já para Lloyd, a “*Southern Brazil Lumber & Colonization Company* de quem a *Brazil Railway Company* possuía todas as ações (...). Adquiriu uma grande área de 220.000 hectares de terras cobertas de florestas de pinheiros, nas proximidades de Três Barras, na linha do Rio Iguassú, da S. Paulo-Rio Grande, entre União da Vitória e o porto de São Francisco” (LLOYD, 1913, p. 240).

Mesmo havendo divergência da quantidade exata da área de terras onde a *Lumber* se instalou, existe unanimidade de que se tratava de uma gigante reserva de pinheiros que garantiu a matéria-prima para uma porção de anos. Os registros de contratos de arrendamento de terras para a exploração das araucárias, localizados nos cartórios da região, ilustram que, após o esgotamento das áreas compradas, a empresa partiu para outras, geralmente comprando o direito da retirada da madeira, que vamos comentar mais adiante.

Com a abundância de matéria-prima e com o mercado garantido, a *Brazil Railway*, através da *Lumber*, investiu nas eficientes tecnologias para a industrialização madeireira, contratou os especialistas nas funções técnicas, e um grande número de imigrantes foram empregados como operários da gigante madeireira. A qualidade era buscada através das experiências e das melhorias constantes, desde a forma mecanizada de se recolher a matéria-prima das matas até o empilhamento e o carregamento do produto. Em 1911, foram construídos fornos de secagem de madeira serrada com bons resultados: “Um problema da maior importância para a madeira do Sul do Brasil, a secagem do pinho do Paraná, foi resolvido depois de importantes experiências” (LLOYD, 1913, p. 220).

Figura n. 24: Estufa para a secagem de madeira

Fonte: Foto do acervo de Joeli Laba

Além das gigantes pilhas de madeira serrada que secavam no pátio aberto, erguidas com técnica especial para a secagem homogênea, a construção de estufas, como se observa nesta imagem, demonstra o grau de mecanização empregado na *Lumber*.

A idéia da cadeia lucrativa ficou evidente nas descrições de Lloyd (1913), quando afirmou que a "*Brazil Railway Company* tirará grandes lucros desta empresa com a madeira, sem falar que o transporte da madeira da *Lumber* de 300 a 1.500 km constituirá considerável aumento no tráfego ferroviário" - tudo isso reforça, pois, as idéias constantes no Programa Farquhar; além disso, os lucros emergiriam de várias fontes. Mais do que nunca, tudo foi planejado para funcionar de modo sincronizado.

3.4 ESCRITÓRIOS E DEPÓSITOS DA *LUMBER*

O escritório central da *Lumber* destacava-se das demais construções na "cidade-empresa americana" por seu porte imponente de vigorosa edificação,

construído com paredes duplas, com sistema de aquecimento interno, com luxo e conforto em todas as suas dependências.

Nos dias de pagamento, as longas filas começavam na janelinha de madeira com espessura de duas polegadas e estendiam-se pátio afora. O escritório era o local que abrigava os dirigentes norte-americanos e os demais funcionários administrativos. Do escritório de Três Barras, seguia a papelada e os demais documentos para outros escritórios espalhados pelo País e no exterior. Jucy Varela,[59] antigo funcionário do escritório da *Lumber*, conta que todos os relatórios eram escritos em três línguas: português, inglês e francês (Depoimento de Jucy Varela).

É possível comprovar a veracidade do depoimento, observando-se o relatório da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* do ano de 1917, onde constam como despesas gerais os custos de administração e os escritórios em Londres, Paris e Nova York, além de São Paulo e Três Barras (Arquivo Público do Estado de Santa Catarina. Relatório de Custo e Despeza, ano de 1917, p. 10).

Além de escritórios, existiam também depósitos espalhados no Sul do País e nos países vizinhos, onde eventualmente a madeira, os móveis e o material de reposição eram guardados. Além da sede em Três Barras, no mesmo relatório de 1917, constam escritórios em São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Paranaguá, Buenos Aires e Montevidéu. A maior necessidade de depósitos estava nos portos - porta de entrada, saída e de muita circulação de mercadorias.

3.4.1 São Paulo

As propriedades da Empresa no Estado de São Paulo encontravam-se na zona urbana da capital, situadas na Avenida Higienópolis, Rua da Mooca, Rua Marina Crespi e Rua Orvile Derby, abrangendo a área total de 0,6309 hectares[60].

---

[59] Jucy Varela trabalhou no escritório da *Lumber*. Foi entrevistado em Itapema, Santa Catarina, no ano de 2004 e, em Caçador, no ano de 2007.

[60] A maioria dos dados descritos neste subtítulo foram extraídos do Arquivo Particular de Romário José Borelli (Edital de Concorrência de Venda dos Bens da *Lumber* publicado no Diário Oficial pelo Presidente da Comissão Sr. Hortêncio de Alcântara Filho).

A propriedade da Avenida Higienópolis, n. 698, era constituída de um terreno de 2.000,00 m^2 (20 X 100), onde se achava edificada uma residência de alvenaria de tijolo no centro de terreno, com dois pavimentos e com porão em nível inferior ao da rua; tudo era de bom acabamento, dividido no primeiro pavimento em *hall*, escritório, três salas, copa, cozinha e varanda. No segundo pavimento, havia quatro quartos, varanda, banheiro e depósito. Contava ainda com uma garagem de 22,30 m^2 retirada do corpo da casa.

Na Rua da Mooca, estavam os n. 2.182 e 2.214; na Rua Marina Crespi, os n. 61 e 77; na Rua Orvile Derby, o n. 82. Apesar de distintas, estas propriedades achavam-se reunidas em três blocos, destinados à exploração industrial e residencial.

Um bloco tinha a área de 2.111,20 m, achando-se ali construídos os prédios de n. 2.128 da Rua Mooca e os de n. 61 e 67 da Rua Marina Crespi, estes destinados à exploração industrial, com uma área de 735,00 e 538,20 m^2 de área construída.

No segundo bloco, com área de 676,00 m^2, encontrava-se uma residência estilo palacete com três pavimentos, abrangendo uma área de 240,00 m^2. No primeiro pavimento, estavam as salas e os quartos; no segundo, varandas, *hall*, três salas, quartos, banheiro, copa e cozinha; no terceiro pavimento, um amplo sótão. A garagem, construída independente, contava com 36,00 m^2.

No terceiro bloco, estava a edificação da Rua Orvile Derby, n. 82, onde, em uma área de 1.522,00 m^2 se achava uma construção velha, de um só pavimento, forrada e assoalhada, dividida em duas salas, cozinha e quarto, com a área de 61,70 m^2.

3.4.2 Paraná

Os atuais limites entre Paraná e Santa Catarina não são os mesmos do momento da instalação da *Lumber*. Três Barras, onde foi instalada a maior madeireira, na época, pertencia ao Paraná. Somente a partir de 1916, depois de um acordo entre os dois Estados, é que Três Barras passou a pertencer a Santa

Catarina (tema descrito no primeiro capítulo). Para a descrição do patrimônio da *Lumber* no Estado do Paraná, optamos por deixar Três Barras junto com as outras serrarias menores, todas no Estado de Santa Catarina. No Paraná, o patrimônio da *Lumber* montava a 2.514,207 m^2, distribuídos em três sedes: Guarapuava, com 2.170,7880 hectares; Jaguariaíva, com 343,0250 hectares e Paranaguá, com 0,2141 hectares.

3.4.2.1 Guarapuava

Esta era a denominação de uma grande propriedade territorial (897 alqueires), distante 36 km de Prudentópolis e 56 km de Guarapuava. Com área de terra regularmente acidentada, constituía-se de terras de pastagem, razão da construção de uma casa destinada ao encarregado.

3.4.2.2 Jaguariaíva

Quadro n. 02: Antiga fazenda Jaguariaíva ou Barra Mansa dividida em lotes e proporções

número do lote	medida de cada lote	área total
Lotes 28, 29 e 30	480.000,00 m2 cada	1.452.000,00 m2
Lote 59		744.050,00 m2
Lote 71		242.000,00 m2
Lote 78		484.000,00 m2
Lote 81		508.200,00 m2
TOTAL GERAL		**3.430.250,00 M2**

Fonte: Arquivo particular de Romário José Borelli

Nota: A área total dos lotes era constituída, em sua grande parte, por belas pastagens, servida de estradas de rodagem, próxima do ramal de Paranapanema da Rede Viação Paraná-Santa Catarina.

3.4.2.3 Paranaguá

Na cidade de Paranaguá, havia dois lotes urbanos sob os n. 734 e 735, concedidos pela municipalidade. O lote n. 734 media 28,00 m de largura e 62,00 de comprimento; localizava-se no Boulevard Serzedelo, esquina com a Rua Julio Costa;

o lote 735 media 15,00 m de largura e 27,00 de comprimento e localizava-se na Rua Barão de Amazonas.

3.4.3 Santa Catarina

Além do valoroso patrimônio nos Estados do Paraná e São Paulo, em Santa Catarina, localizava-se o centro de produção madeireira e de distribuição para vendas no País e no estrangeiro. Além da gigante estrutura de Três Barras, ainda existiam engenhos menores nas localidades de Valões, Paciência e Felipe Schimidt (...) inclusive, lotes urbanos e rurais.

No relatório das operações da Companhia do mês de abril de 1917[61], aparece a propriedade de Vallões com terrenos de Moças, Cruzes, Rio Preto e Escada. Juntos perfaziam uma área de 21.600 alqueires, com a linha ferroviária Porto União-São Francisco, cruzando dentro dessa propriedade em uma extensão de mais de 50 km. Segundo o relatório, existiam um bilhão de pés de madeira em toras para serrar com uma boa porcentagem de imbuia, de grande valor. Além da boa perspectiva de lucros com a madeira, constava no referido relatório que “o solo é muito fértil e nas proximidades do Rio Iguaçu não há lugar melhor para a locação de uma próspera colônia”. Ficava clara, pois, a intenção da retirada imediata da madeira e da posterior venda das terras para os colonos. A previsão da retirada de toda a madeira estava estimada em 20 anos e os resultados comerciais eram promissores “devido à excelência da qualidade de pinho e imbuia na propriedade e a grande quantidade dos mesmos, derivaremos um lucro extraordinariamente grande de operações ali” (Relatório da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* ao Presidente da B*razil Railway Company*, abril de 1917).

Dentro dos limites da propriedade de Vallões, encontrava-se Escada, uma área de 1.993.6 alqueires que a *Lumber* comprou diretamente do Dr. Affonso de Camargo, que foi advogado da Companhia e que atendia a todos os negócios de terrenos. Durante a Guerra do Contestado, esta área foi invadida pelas sertanejos, pertencia ao Estado do Paraná; após o acordo de limites, passou a pertencer a

---

[61] Arquivo Público do Estado de Santa Catarina. Relatórios Mensais, abril de 1917

Santa Catarina e os posseiros “conceberam a idéia de estabelecer uma vila e colônia na nossa boa propriedade”.

A vila que contava com mais de 500 moradores com muitas casas construídas passou para a administração da Companhia que recebeu “100% do preço original, além da direção da vila e poderemos usá-la à nossa vantagem quando iniciarmos as operações ali”. Consta ainda no relatório a possível dificuldade nas negociações com os “intrusos”, porém a tranqüilidade do diretor atesta que: “eu julgo que quando começarmos a usar esta propriedade e darmos emprego e serviço a esta gente, poderemos mais facilmente manejá-los. Entretanto, esperamos ter muitas dificuldades nesta zona e já estamos nos preparando para tal” (Relatório da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* ao Presidente da B*razil Railway Company*, abril de 1917).

Deve-se observar que a carência de documentação e as vagas referências impedem uma descrição mais detalhada destes empreendimentos menores, ligados a Três Barras. Além da propriedade de Vallões e Escada, em proporções, a Fazenda São Roque é a mais expressiva e também foi comprada de Affonso Camargo.

3.4.3.1 Três Barras

Figura n. 25: Complexo industrial madeireiro instalado na Região do Contestado em Três Barras

Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina

A foto panorâmica possibilita uma visão do complexo industrial madeireiro instalado na Região do Contestado, no início do século XX. Os principais departamentos estão descritos na imagem anterior: o escritório, a oficina mecânica, a serraria e a cepilhadeira.

O epicentro de todo processo de exploração comercial madeireira e de maior patrimônio da *Brazil Railway Company* através da subsidiária *Lumber* localizava-se em Santa Catarina (a partir de 1916), na região em que hoje está localizado o Município de Três Barras, em uma área que abrangia aproximadamente 200.000 hectares de valoroso patrimônio distribuído em construções, em propriedades territoriais com reservas florestais e em instalações industriais. Neste sentido a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* constituiu-se no maior complexo madeireiro do mundo, pois também abrangia outras propriedades e estabelecimentos menores como Valões, São Roque (Calmon) e serrarias no Estado do Paraná.

No relatório das operações da Companhia do mês de abril de 1917, o Diretor, Jayme Bishop, descreveu detalhadamente as operações de um engenho de serrar ou "serraria B" de Cachoeirinha, no Estado do Paraná, cujas vendas eram feitas conjuntamente com as demais, através do escritório central de Três Barras. Afirmava que a serraria de Cachoeirinha "serra uma média de trinta mil pés diariamente, ou seja, oitocentos mil pés por mês", fato que confirma as grandes dimensões do complexo extrativo madeireiro articulado pela *Lumber* (loc. cit.).

Em 17 de março de 1949, foi aberto um edital de concorrência, publicado no Diário Oficial da União, colocando à venda o patrimônio da *Lumber* Incorporada pelo valor de CR$ 50.000.000,00. Em 22 de setembro de 1950, o Diário Oficial publicou proposta de aquisição dos bens da antiga *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* Incorporada. A empresa "Cia. de Madeiras del Alto Paraná" propunha a aquisição da *Lumber* de Três Barras pelo preço de CR$ 40.050.000,00, ficando também responsável pelos encargos resultantes da Legislação Trabalhista e referentes ao pessoal e às respectivas indenizações ocorrentes (Arquivo Particular de Romário José Borelli).

Depois de um ano da proposta da empresa adquirinte, a escritura ainda não havia sido realizada. A *Lumber* ficou paralisada um tempo e mais de 400 operários foram dispensados – todos, com menos de 10 anos de trabalho na referida empresa.

Permaneceram aqueles que tinham mais tempo de serviço, preenchendo os quadros indispensáveis ao funcionamento normal das oficinas e de toda a gigantesca engrenagem.

Seguiu-se um período de muitas reclamações e de ações na Justiça.[62] A respeito do assunto, uma carta endereçada ao Presidente da República, em 15 de outubro de 1951, propunha a formação de uma Sociedade Anônima com a União, onde os servidores (todos com mais de 10 anos de serviço, alguns trabalhando desde o início da sua construção em 1909) passariam a ser acionistas, transformando em capital-ações os seus direitos de estabilidade (parte do capital-ações seria formado pelas ações ordinárias e parte pelas ações preferenciais). A parte técnica da Administração seria eleita entre os servidores e a União teria como representante um Diretor com funções de fiscalização geral sobre todas as atividades.

Os servidores relatavam a preocupação com o futuro, os serviços paralisados, a maioria dos operários com parcos ou sem nenhum recurso e o maquinário se deteriorando sem funcionamento. Faziam críticas e revelavam “profunda mágoa” quando observavam que os bens dos Estados do Paraná e São Paulo foram vendidos através de edital de concorrência, contudo a empresa que havia comprado tais bens, revendeu-os a um preço 300% mais elevado do que o preço da proposta aceita pela Superintendência.

Revelavam também que os novos proprietários da “Fazenda São Roque”(Calmon) estavam embarcando centenas de vagões de madeira serrada, aproveitando a bonança dos mercados compradores e auferindo lucros “ciclópicos”, quando o resultado econômico em Três Barras (serraria, fábrica de caixas, fábrica de esquadrias) apresentava *déficits* regulares todos os meses (Arquivo particular de Romário José Borelli).

3.4.3.2 Fazenda São Roque (Calmon)

---

[62] Inúmeros processos desta natureza encontram-se no Arquivo Público Municipal de Canoinhas.

Depois da grande madeireira de Três Barras, localizava-se em Calmon o segundo maior patrimônio em terras catarinenses que abrangia uma área de cerca de 16.000 alqueires de terra, com reservas florestais estimadas em mais de 300.000 árvores industrializáveis, instalações (serrarias) para industrializar madeiras e desvio ferroviário.

Figura n. 26: Serraria da Fazenda São Roque, complexo madeireiro extrativo da *Lumber*

Fonte: Foto do acervo de Joeli Laba

Embora fosse apenas mais um engenho de serrar, das tantas outras madeireiras menores que faziam parte do complexo madeireiro extrativo da *Lumber*, a serraria da Fazenda São Roque, como se pode observar na imagem, também tinha um grande volume de madeira industrializável. No dia 06 de setembro de 1914, esta madeireira foi queimada pelos sertanejos rebelados.

A Fazenda São Roque também foi posta à venda na publicação do Decreto n. 253, de 18 de fevereiro de 1948, e foi adquirida pela empresa "Pinho e Terras, Ltda" e "Indústria Gropp S/A". Foi adquirida de "porteiras fechadas" pelo preço de Cr$ 8.550.000,00; foi escriturada no dia 1º de dezembro de 1950 (Arquivo particular de Romário José Borelli).

3.4.3.3 São Francisco

Na cidade portuária de São Francisco, junto ao pátio da estação ferroviária, a empresa possuía uma área de 15.515,00 m e, nas proximidades, outra com 73.204 m, perfazendo um total de 88.719,00 m. Neste local, encontrava-se um

grande depósito para embarque de madeira, uma casa residencial e uma construção que servia de escritório.

3.5 RESULTADOS COMERCIAIS DA *SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMPANY*

Estimativas da quantidade de madeira que a *Lumber* explorou comercialmente na Região do Contestado, desde a sua instalação até o ano em que foi nacionalizada, dão conta do desaparecimento de milhões de árvores, porém é difícil precisar a quantidade, o destino e os lucros auferidos dessa exploração. Um documento importante (constando o ano, a produção, o custo e o lucro) foi localizado no Arquivo particular de Romário José Borelli e permite análises e conclusões sobre os números apresentados.

Quadro n. 03: Resultados comerciais da *Lumber* (1916-1939)

Ano	produção em pés cúbicos	custo por mil pés cúbicos	lucro verificado
1916	31.382.502	41$131	591:407$709
1917	32.802.194	46$297	1.072:652$296
1918	29.157.703	46$497	1.703:368$894
1919	27.808.301	57$521	1.834:456$275
1920	27.411.599	63$674	1.105:742$002
1921	25.229.401	72$046	1:524$695
1922	20.137.601	75$740	268:138$101
1923	23.826.242	77$571	629:631$529
1924	22.072.132	83$399	2.095:141$594
1925	13.851.509	121$109	1.509:483$214
1926	4.797.264	154$587	-
1927	15.528.628	148$877	-
1928	21.217.752	127$948	304:212$384
1929	17.385.199	118$991	1.219:000$807
1930	17.130.989	133$012	-
1931	20.186.021	129$881	-
1932	19.958.154	112$868	-
1933	21.637.571	106$933	355:480$442
1934	17.998.805	111$600	590:007$345
1935	18.689.606	122$106	344:845$354
1936	25.679.677	122$767	1.188:914$776
1937	27.227.351	124$223	2.985:224$608
1938	24.260.129	136$563	2.188:263$864
1939	22.887.825	136$528	326:263$749

Fonte: Resumo histórico da Companhia *Lumber Incorporada*. Relatório de trabalhos. Arquivo particular de Romário José Borelli

Os resultados comerciais, que aparecem nos balanços, mostram a Contabilidade somente a partir do ano de 1916; ainda, encontra-se o seguinte

quadro, disposto em ordem pelo ano, pela produção em pés cúbicos, com os custos e com os lucros verificados, segundo os registros nos arquivos disponíveis[63]:

A inexistência de registros dos primeiros anos de funcionamento (da conclusão da sua instalação no final do ano de 1911 até 1916 - existe somente a descrição de Lloyd que aponta lucros ainda nos anos de 1912 e 1913), a própria lógica dos custos elevados e o tempo gasto para a construção de empreendimento de tamanha envergadura em pleno Sertão Catarinense supõem que, neste primeiro período, os lucros não obtiveram tanta expressão, e a fase de abertura do mercado exterior tenha alcançado êxito a partir de 1916, quando, nos 10 anos que se seguiram, a serraria produziu um montante de 598.300 m^3 de madeira serrada com o conseqüente lucro de 10.811.546$309.

Com a serraria estruturada e em pleno funcionamento até o segundo semestre de 1925, esgotaram-se as reservas de pinheirais nativos nas proximidades de Três Barras. Até esta data, a serraria de Três Barras auferiu um lucro de 10.811.546$309. É importante lembrar que, nesta mesma década (de 1916 até 1926), foram feitos investimentos em estrutura na Fazenda São Roque em Calmon, em engenhos de erva-mate e até mesmo em pequenos engenhos de serrar, como nas localidades de Presidente Penna, Mattos da Costa, Valões e F. Schimidt (Três Barras).

Cabe referir que a necessidade de mudança de toda a maquinaria direcionou a nova etapa de exploração para as margens do Rio São João, aumentando significativamente os gastos e a necessidade de se firmar um contrato com a Rede Viação Paraná-Santa Catarina, para poder se utilizar a ferrovia em um desvio entre as proximidades do Rio São João e Três Barras; exigia-se, deste modo, uma taxa para reembolso da Rede e o encarregado do desvio e dos trens (Arquivo particular de Romário José Borelli).

A exploração nesta nova área começou nas proximidades do desvio, subindo o Rio São João, e o aumento das despesas foi visível na Contabilidade por dois anos seguidos, quando, pela primeira vez, aparecem prejuízos, sendo de 1.046:604$248, no ano de 1926, e de 715:723$090, em 1927. Cabe ressaltar que os

---

[63] Arquivo particular de Romário José Borelli – Relatórios dos trabalhos da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* (incorporada) encaminhados ao Superintendente das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional

prejuízos destes dois anos seguidos não se devem apenas ao elevado custo da exploração nos primeiros anos, mas também à superprodução de pinho dos anos de 1925 e 1926.

Os altos custos motivaram longos estudos no sentido de encurtar as distâncias, e a solução foi a construção de uma ferrovia particular, ligando o engenho central de Três Barras diretamente com a zona de exploração. Com a mudança, foi possível a exploração dos pinheirais da margem direita do curso superior do Rio São João, estendendo-se mais para leste, onde existiam pinheirais de primeira ordem. Voltaram, pois, os lucros em 1928 e 1929, totalizando nestes dois anos 1.523:213$191 (Arquivo particular de Romário José Borelli).

Nos três anos que se seguiram, novos prejuízos são registrados (1.730:945$255), com possível conexão nos resultados das demais serrarias e engenhos de erva-mate, porque o mercado crescente de fábrica de caixas no País consumia cerca de 3.000 vagões de pinho para caixas de laranja por ano, por exemplo. O fato é que, de 1935 até 1939, os lucros foram crescentes, diminuindo apenas no último ano. É necessário referir a mudança das operações para outro setor, o do Rio Canoinhas. Em 1939, foi cortado o saldo de pinheiros da Estiva, simultaneamente com os pinheiros do Alto do Canoinhas (loc. cit.).

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, encerraram-se as exportações da *Lumber* para a Europa. Os negócios despencaram e as incertezas não cessaram com a continuidade do conflito mundial e com a ocupação da França, onde a *Lumber* tinha um importante escritório de vendas. No ano de 1940, foi assinado o decreto que nacionalizou a *Lumber* e, definitivamente, isso marcou o epílogo da maior multinacional madeireira brasileira.

3.6 A NACIONALIZAÇÃO DA *SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMPANY*

Em 08 de março de 1940, através do Decreto-lei n. 2073, assinado pelo Presidente da República, Getúlio Dornelles Vargas, e ratificado pelo Decreto-lei n. 2436, de 22 de julho do mesmo ano, a “*Brazil Railway Company*” e suas subsidiárias, incluindo a “*Southern Brazil Lumber & Colonization Company*”,

instalada em Três Barras, foram incorporadas ao patrimônio nacional. Segundo Fernando Tokarski, “a dívida deixada pelas empresas era, em valores da época, de Cr$ 152 milhões e 983 mil” (TOKARSKI, 2004).

Após a incorporação ao patrimônio nacional, o relatório dos quatro anos seguintes apresentou um lucro de Cr$ 13.344.162,64, resultante da venda de madeira, principalmente para os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, no Brasil, e Buenos Aires, na Argentina, lucros que eram reforçados pela venda de laminados e, principalmente, pelas terras descritas como lotes rurais e urbanos em todas as propriedades encampadas.

Nos relatórios da diretoria, enviados para a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, constam as receitas e as despesas nos períodos após a incorporação. Lá estão registradas as maiores receitas provenientes de lucros obtidos com armazéns em Três Barras, Carijós, Rio da Serra e Calmon, o arrendamento de propriedades em diversos locais, o auto caminhão, a extração de areia, os produtos vendidos como alcatrão e carvão vegetal, as entradas e contribuições de sócios do cinema de Três Barras, a receita do hospital e da farmácia, os serviços de carpintaria e de marcenaria, os produtos de destilaria e de petróleo de São Mateus no Paraná e, sem dúvidas, as maiores receitas provenientes da venda de madeira, de caixas de madeira, de laminados e de lotes rurais e urbanos.

Entre as despesas, estão os impostos, a fiscalização, os seguros, o combate contra os incêndios, as reservas para a depreciação da madeira, os impostos de indústrias e profissões, as despesas de Administração, de transporte, de almoxarifado e de matérias-primas, as comissões de vendas de terra e de madeira, as despesas com pesquisas e, principalmente, os salários de um grande número de trabalhadores, executores das mais variadas tarefas e ofícios. A complexidade pode ser percebida ao se analisar as ações trabalhistas movidas por antigos operários contra a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio da União.[64]

---

[64] Na década de 1950, tramitaram várias ações trabalhistas que se encontram no Arquivo Público de Canoinhas. Em um deles, Victorino Genezio Ferreira e outros 100 trabalhadores reclamam indenização e salários devidos, já que não foram efetuados a partir da encampação pelo Ministério da Guerra e todos eram antigos funcionários da extinta *Lumber*. Em outro processo, Ernesto Oliver Bishop e outros 72 antigos funcionários reclamam gratificações não-pagas, definitivamente incorporadas aos salários que vinham sendo pagos há 15 anos. Ainda existem outras que

Depois de nacionalizada ou incorporada a *Lumber* ainda atuou por algum tempo, explorando madeira adquirida de particulares. Um levantamento dos contratos feitos com fazendeiros e registrados no Cartório de Paz de Curitibanos,[65] revela dados dos negócios que envolviam milhões de árvores em áreas de terra onde primeiro era explorada industrialmente a madeira e, depois, as terras comercializadas ou regularizadas as posses.

A partir do início do ano de 1938, aparecem os tratados de escritura pública de arrendamento, assinados pelo procurador da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* Incorporada, João Pacheco Sobrinho, da Vila de Três Barras, que percorria a região, comprando o direito de extração de pinho, de imbuia, de cedro e de outras madeiras para a exploração industrial e comercial. Diversas condições eram estabelecidas nos contratos, entre outras, as árvores cortadas deveriam medir 1m acima do solo ao serem derrubadas;[66] além disso, o valor estabelecido era de 3$000 (três mil réis) cada uma, e seriam marcadas na presença de ambas as partes; ainda, o prazo de retirada ficava estabelecido em dez anos, podendo ser prorrogados por mais dez.

Ao assinarem os documentos do arrendamento, o procurador também reservava o direito da *Lumber* Incorporada, de ainda construir linhas, caminhos, estradas de rodagem, de vias férreas, sem condições de indenizar se isso causasse qualquer dano ao terreno. Podia também tirar lenha, nó de pinho e dormentes, do terreno arrendado e, ainda, o direito de sublocar a quem lhe conviesse, pois o direito do contrato continuava valendo, mesmo em caso de transmissão do terreno por qualquer título (Cartório de Curitibanos, Escritura para a Extração de Madeira).

Na Vila de Lebon Régis, distrito da Comarca de Curitibanos, no ano de 1942, foram registrados contratos para o custeio de legislação de posse entre a *Lumber* Incorporada (através do procurador João Pacheco Sobrinho) e ocupantes de

---

reclamam indenização e salários atrasados, equiparação de salário conforme função exercida, aumento de salário, alegação de demissão em situação de estabilidade, entre outros.

[65] Arquivo do Cartório de Paz de Curitibanos (na época, município de ampla abrangência na região, inclusive de grande parte das terras da *Lumber;* deste município se desmembraram, mais tarde, Porto União, Caçador e Campos Novos) com registros de Hercílio Moreira da Silva que foi oficial do Cartório de Títulos e Documentos de 1911 a 1951.

[66] 1 m corresponde a 15” (quinze polegadas) inglesas.

fazendas localizadas nas redondezas da referida Vila, na época, pertencentes ao Município de Curitibanos.[67]

Os contratos de custeio de legislação de posse tinham por objetivo a legalização das terras com a emissão dos títulos definitivos aos ocupantes, custeados pela *Lumber* que, em contrapartida, exploraria as madeiras existentes na propriedade. Várias cláusulas e condições eram lavradas nos contratos, entre outras, as mais significantes: a *Lumber* provia o custeio "de todos os serviços e trabalhos judiciais e extrajudiciais concernentes à legislação das ditas áreas situadas" nos mencionados lugares, inclusive os advogados para os serviços profissionais, até "o custeio de quanto o mais for necessário para que sejam levados até seus ulteriores termos o respectivo processo de concessão e conseqüente extração dos títulos definitivos que invistam os outorgantes do direito de propriedade aquelas glebas de suas posses"

Os ocupantes das terras (outorgantes) "se obrigam a entregar ou fornecer a *Lumber* (outorgada), documentos, dados, rol de testemunhas, com as quais se possam esclarecer e comprovar as áreas a serem adquiridas do Estado, segundo considerem suas posses". Com a emissão do título definitivo concedido aos outorgantes sobre as áreas de posse, as despesas e emolumentos devidos já estarão pagos e "procederá em seguida, a conta para a verificação da cota (quota) que caberá a cada um dos outorgantes". Este rateio incluía todas as despesas dos pespectivos autos de legitimação, desde "advogados e outras despesas" (Cartório de Lebon Régis, Escritura de Contrato para Custeio de Legislação e Posse).

"O rateio" das despesas era estabelecido na cláusula quarta, em que o "reembolso" da *Lumber* era garantido através de levantamento feito por "pessoas de confiança" que procediam à contagem de árvores de "pinho, imbuias, cedros e outras essências que convenham" na gleba titulada. As cláusulas seguintes tratavam do diâmetro das árvores para fins de exploração industrial a serem retiradas. Todas deveriam ter em altura "o correspondente a um metro acima do solo ou o diâmetro de 15 polegadas inglesas". O valor de cada árvore deste porte ou maior, para cálculo de pagamento das despesas, seria de três mil réis (3$000) (loc. cit.).

---

[67] Cópias de documentos de cartórios pertencentes ao pesquisador José Roberto Zenedo de Florianópolis, onde constam cinco contratos para custeio de legislação e posse, escrituras de arrendamento e escrituras de compra e venda de glebas de terra, todas de áreas próximas a Lebon Régis, Comarca de Curitibanos.

Quando o número de árvores existentes na gleba não fosse suficiente para cobrir as despesas previstas no contrato, os outorgantes deveriam saldar as dívidas “em moeda corrente, dentro de 90 dias, contados da data do serviço, por carta, que lhe for dirigida” pela *Lumber*. Em caso de saldo credor, o contrato estabelecia que a *Lumber*, no mesmo prazo, pagaria os valores conforme previsto no contrato. Os prazos para a retirada das árvores de cada gleba titulada eram de dez anos, contados da data da transcrição do título de domínio expedido pelo Governo do Estado, “correspondente a cada área, no Cartório do Registro de Imóveis, da Comarca de sua situação, podendo ser prorrogado pelo tempo que convir à outorgada (*Lumber* Incorporada), mediante aviso desta, por carta, aos outorgantes” (loc. cit.).

Ainda, a *Lumber* Incorporada estabelecia uma cláusula, reservando-se o direito de construir “arranchamentos provisórios para seus trabalhadores, assim como carreadores, caminhos ou estradas de rodagem ou de ferro e por eles transitar livremente sem que os outorgantes possam opor qualquer embaraço a esses atos e serviços ou obter qualquer indenização por eles, além do preço”. O tabelião procedia à leitura diante das partes e de testemunhas que “reciprocamente aceitavam e assinavam”.

Pelos registros existentes encontrados nos cartórios da região, foi possível destacar os contratos de arrendamento para retirar madeiras de terras já tituladas ou mesmo contratos para o custeio de legislação com a garantia da retirada das madeiras após a tramitação do processo de legalização das posses. A respeito disso, alguns chamam a atenção pela quantidade de terra e pela localização. Em dez contratos registrados no Cartório de Curitibanos, na década entre 1942 e 1952, a soma total das áreas contratadas pela *Lumber Incorporada*, para a retirada da madeira, perfaz o valor de 21.558.230,43 (vinte e um milhões, quinhentos e cinqüenta e oito mil duzentos e trinta metros e quarenta e três decímetros quadrados de terra).

As imensas áreas de terra que envolviam os contratos de arrendamento para a retirada da madeira ficavam nas localidades denominadas Caçadorzinho, Timbó, Santa Maria, São Sebastião, Serra do Espigão e, principalmente, no distrito de Caraguatá. Qualquer cálculo para precisar a quantidade de madeira retirada destas terras fica vago, pelas peculiaridades de cada mata, pela sua maior ou menor

densidade e pela incidência de araucárias ou de outras essências industrializáveis. Uma idéia vaga pode ser extraída, ao se analisar um único contrato, assinado em 1944, entre uma madeireira da região e a *Lumber Incorporada*: já haviam sido retiradas milhares de árvores no diâmetro exigido pela *Lumber*, porém o contrato ainda indicava que restava uma soma de mais de 80.000 árvores para serem retiradas e industrializadas (Cartório de Curitibanos, Escritura para Extração de Madeira).

3.7 A EXPLORAÇÃO MADEIREIRA DA *SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMPANY INCORPORADA*

A História da exploração madeireira em Santa Catarina mantém estreita relação com a História da *Lumber* e da colonização, sendo possível algumas inferências quanto ao período em que a empresa atuou nas terras contestadas. Entre 1900 e 1910, observa-se uma atividade crescente, passando de 189:094$210 para 626:402$911. Neste período, aproximadamente, 3% da receita catarinense advinha da madeira (ALMEIDA, 1979).

Com a instalação da *Lumber*, é grande o aumento da produção e da exportação, elevando os índices, com algumas variáveis em determinados momentos (diminuiu durante a Primeira Guerra Mundial e no contexto da quebra da Bolsa de Valores de Nova Yorque em 1929), sendo possível reconhecer a expansão e a importância econômica nos anos que antecedem à sua nacionalização, chegando, a partir de 1932, a um crescimento vertiginoso. Os índices do período (1910 a 1930) elevam-se, pois, a mais de 8%.

Um importante documento encontrado no Arquivo particular de Romário José Borelli foi escrito pelo contabilista em 25 de março de 1945 e destacava o estoque de madeiras, os problemas com o transporte e, principalmente, a emissão das guias de autorização do Instituto Nacional do Pinho. A situação do estoque de madeira, na época, era a seguinte:

Madeira serrada no estoque	1.200 vagões
Caixas prontas no estoque	18 vagões
Pedidos de caixa a executar	70 vagões
Pedidos de resserrados e beneficiados a executar	43 vagões
Pedidos de madeira bruta em carteira	1.542 vagões
Vagões para madeira bruta requisitados	1.138 vagões
Vagões a requisitar para os pedidos de madeira bruta	404 vagões

Na soma total, eram necessários 4.415 vagões para dar vazão à produção existente até então. Eram necessárias 404 guias para requisitar os vagões necessários para o transporte da madeira dos pedidos em carteira. Recebendo mensalmente 43 guias, das quais pelo menos 8 eram reservadas para os pedidos de madeira de Buenos Aires, somente em abril de 1946, haveria a possibilidade de aceitar novos pedidos de madeira ou de destinar algumas das guias para o beneficiamento com forros, tacos e caixas (Arquivo Particular de Romário José Borelli).

A situação exposta pelo contabilista retratava as reduções sucessivas da quota de produção autorizada pelo INP (Instituto Nacional do Pinho), que impossibilitava a venda da madeira, devido à falta de transporte. Aquele relatava que era possível aumentar a produção para 100 ou mais vagões mensais, contudo, a madeira ficaria no estoque sem possibilidade de ser embarcada, sujeita à deteriorização.

A solução para o caso, apontada no referido documento, era o aumento da cota de produção autorizada, que poderia ser fornecida pelo INP e “resolveria tudo: a situação crítica criada pela alta do custo da produção apressaria o embarque dos pedidos em carteira e daria margem para deixarmos uns vagões mensais para a fábrica de caixas”. Continuava o referido contabilista, afirmando que “nos anos da maior queda dos preços da madeira, o lucro obtido na venda foi, muitas vezes, maior do que o obtido das vendas dos armazéns, da exploração das propriedades”. Após a limitação das cotas, a situação ficou cada vez pior. O descontrole vinha, pois, de diversos fatores, pois a produção boa e barata dependia da qualidade das toras cortadas e do controle das despesas de produção. O preço de venda, vantajoso, estava preso à situação do mercado e à habilidade dos vendedores. O custo da

produção e o preço de venda – os dois fatores da Economia – ficavam fora do controle (Arquivo particular de Romário José Borelli).

No mesmo documento, há dados interessantes sobre a capacidade produtiva e sobre o aproveitamento da madeireira *Lumber*, naquele contexto, já incorporada. Assim, a capacidade da serraria de três Barras era superior a 200 vagões de madeira serrada por mês; pelas estatísticas, verificava-se uma produção anual de 3.000 vagões; a média geral superava 200 vagões mensais. Destes dados advém a possibilidade de se calcular, aproximadamente, a quantidade de madeira extraída e beneficiada pela *Lumber Incorporada.*

Antes do ano de 1939, o INP não restringia as autorizações para o transporte de madeira ou as guias que acompanhavam a carga. Era possível aumentar a produção conforme os pedidos e otimizar as vendas de acordo com os valores de mercado, ou seja, quanto melhor os preços no mercado, maior a produção. Os custos oscilavam de acordo com a finalidade da coleta e do transporte de toras do mato para a serraria, que representavam a maior parte das despesas de produção. Portanto, era possível acelerar a produção quando o mercado demandava mais produtos e o preço fosse vantajoso.

Figura n. 27: Transporte ferroviário de toras para a serraria

Fonte: Postal de Luíz Sczcherbowski. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina

A partir de 1940, a produção ficou sujeita à quota estabelecida pelo INP que atribuiu, a princípio, a quantia de 172,3 vagões, sem limitar a produção de madeira de lei, que foi de 25 vagões mensais aproximadamente. Em setembro de 1940, a quota ficou reduzida para 129 vagões depois, em março de 1943, a madeira de lei ficou incluída na quota do pinho. Em julho de 1943, veio mais uma redução para 84 vagões. Em setembro de 1944, não houve quota alguma e, a partir de outubro de 1944, começou a vigorar a quota de 42 vagões. A diretoria da Empresa reduzia o volume da produção de acordo com as imposições do INP; além disso, pleiteou sob diversas justificativas o aumento da quota, todavia não foi, no entanto, bem sucedida em relação a isso (Arquivo particular de Romário José Borelli).

A redução da produção para o nível da quota de 42 vagões mensais causou um sensível aumento do custo, e a continuação do regime reduzido das cotas, resultava em grandes prejuízos. O movimento da serraria ficou reduzido a 20% da sua capacidade normal de trabalho e a fábrica de caixas chegou à paralisação (loc. cit.).

Cabe referir que se torna possível entender tal situação, tomando-se os dados da produção a partir de 1936, por custo e por quantidade:

Quadro n. 04: Produção e custo da madeira

ANO	PRODUÇÃO	CUSTO POR MIL PÉS2
1936	25.752.377	Cr$ 122,77
1937	27.227.351	Cr$ 124,22
1938	24.260.129	Cr$ 136,56
1939	22.887.825	Cr$ 136,53
1940	19.600.624	Cr$ 153,49
1941	18.524.982	Cr$ 150,51
1942	17.567.781	Cr$ 198,58
1943	17.029.252	Cr$ 220,05
1944	13.160.904	Cr$ 309,93
1945 – janeiro	665.613	Cr$ 590,93
1945 – fevereiro	488.471	Cr$ 842,88

Fonte: Resumo histórico da Companhia *Lumber* Incorporada. Relatório de trabalhos. Arquivo particular de Romário José Borelli

O custo da madeira no estoque, em 28 de fevereiro de 1945, foi de Cr$ 311,97 por 1.000 m^2, que correspondia às seguintes importâncias para a madeira embarcada:

Quadro n. 05: Custo da estocagem de madeira

	PINHO	IMBUIA	PINHO 4ª
Vagão em Três Barras	315,00	315,00	125,00
Vagão São Francisco	410,00	490,00	230,00
São Francisco	465,00	545,00	275,00
Rio ou Santos	690,00	805,00	500,00
Recife	915,00	1.030,00	725,00
Vagão Barra Funda	620,00	735,00	425,00

Fonte: Resumo histórico da Companhia *Lumber* Incorporada. Relatório de trabalhos. Arquivo particular de Romário José Borelli

Além dos detalhes da produção e dos custos da madeira, os relatórios apontam outras despesas como a comissão dos vendedores, que era de 3%; os impostos de vendas e de consignações, de 1,4% sobre o valor da respectiva fatura; o desconto para o pagamento à vista de 3%; as taxas do INP e outras despesas como a cobrança, as despesas de Administração e de seguros da empresa, e que faziam os preços oscilar entre CR$ 125.000,00 e CR$ 130.000,00 mensais. Como continuou em vigor o regime da quota de 43 vagões mensais, o custo do estoque em 30 de junho de 1945 era de CR$ 365,00 aproximadamente e, em dezembro de 1945, atingiu CR$ 425,00.

Dos pedidos, a executar, alguns realizados em anos anteriores, quando o preço do custo da produção era mais baixo, aqueles são destacados com inexistência de lucro e dariam prejuízos caso fossem executados. A insistência, na solução proposta pelo documento, era o aumento dos vagões e o imediato aumento da produção autorizada, que traria a solução do problema, pois, além do "alívio econômico", não seria necessário cancelar os pedidos já recebidos. Deste modo, o aumento do volume de produção automaticamente reduziria o custo da produção e dimunuiria o custo de estocagem.

Caso fosse autorizado o aumento da produção, ainda ficaria pendente o problema da matéria-prima, já previsto e discutido no relatório da diretoria do ano de 1941. A solução, deste último problema passava pela construção de ramais ferroviários e pela instalação de estrutura de funcionamento para toda empresa. Trilhos deveriam, pois, ser estendidos nos rumos do alto da Serra do Espigão, onde se registrou a existência de cerca de 8.000 árvores nos terrenos de M. Brandenburgo; 15.000 árvores, no Todo de Cima; eram, desta forma, 23.000 árvores ao todo que, ao ser destinada uma parte de toras para a fábrica de laminados, dariam cerca de 20.000.000 de madeira serrada. Caso o INP aumentar a quota de produção autorizada para 85 vagões, ou seja, para 1.000.000 mensais, isso representaria mais vinte meses de produção.

Como apontam os documentos, a *Lumber Incorporada* continuou atuando na exploração madeireira, embora em ritmo cadenciado, diminuindo até parar completamente, quando todo patrimônio foi vendido. Nos últimos tempos de atuação, a *Lumber Incorporada* foi diminuindo as atividades, por diversas razões, entre outras, podemos apontar: a diminuição das florestas intactas de excelente qualidade para a indústria; os altos custos da infra-estrutura com extensão dos trilhos para dentro das matas virgens, do mesmo modo que foi feito nas proximidades da cidade-empresa americana de Três Barras; os mercados externos e internos, antes abertos e lucrativos, com uma rede de subsidiárias da *Brazil Railway Company*, depois de 1939, ficaram sujeitos às circunstâncias da Segunda Guerra Mundial; as limitações impostas pela legislação, que atuou na contenção do avanço predatório sobre a floresta ombrófila mista. Depois do INP, veio o IBDF e, recentemente, o IBAMA. Na atualidade, a pauta recorrente dos órgãos governamentais e das incontáveis organizações não-governamentais são as questões ambientais.

Depois da *Lumber*, surgiram outras serrarias em toda a Região do Contestado. Um grande volume de madeira serrada foi industrializado na referida Região e escoado, principalmente, para o centro do País. Com efeito, o comércio de madeira dos emergentes centros urbanos do Brasil Meridional foi servido, principalmente, com a madeira das araucárias daquela Região.

Em estudo recente, Cláudio R. Silveira (2005) destacou a História da indústria da madeira da Serra Catarinense da década de 1940 até 2005 e registrou a

importância desta atividade, entre outras, na construção de Brasília. Mais do que nunca, qualquer abordagem sobre a História do Contestado passa por um estudo aprofundado do contexto vivenciado anteriormente e pela compreensão das transformações que estavam acontecendo na Região, mas que alcançavam proporções mundiais. Não há dúvida de que a instalação e a atuação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* (1911 a 1939), da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada* (1940 a 1952), colonizadoras e complexo extrativo na Região do Contestado, foram fatores decisivos na deflagração da crise que levou à luta armada.

3.8 A EXTINÇÃO DA *SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMPANY INCORPORADA* E A CRIAÇÃO DO CAMPO DE INSTRUÇÕES DO EXÉRCITO

Em virtude da concorrência pública, autorizada pela Lei n. 250, de 18 de fevereiro de 1948, a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional procedeu à alienação dos bens do acervo da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* incorporada ao Patrimônio Nacional, a um consórcio de firmas licitantes.

A *Lumber* foi incorporada ao Patrimônio Nacional pelo Decreto Lei n. 2073, de 08 de março de 1940, e pelo Decreto-lei n. 2436, de 22 de julho do referido ano. O Artigo 6º do Decreto n. 2436 criou uma Comissão de Levantamento e Avaliação, composta por vários membros[68] que, entre outras imcumbências, tranferiu os bens da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* para o Ministério da Guerra.

---

[68] Na reunião realizada na sala da Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, no Edifício “A Noite”, na Praça Mauá n. 7, no Rio de Janeiro, estiveram presentes: André Carrazzoni – Superintendente das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional; Cel. Sady Martins Viana – representante do Ministério da Guerra; Marcos Konder Reis – representante do Estado de Santa Catarina; Alberto Dalcanalle – representante dos adquirentes do Acervo da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* e ainda os representantes da Comissão de Levantamento e Avaliação do Patrimônio da *Lumber*: Hortêncio de Alcântara Filho, Ary O’Leary Paes Leme, Álvaro Caldas e Olympio Florez. (Arquivo Público de Canoinhas)

Em julho de 1952, o referido Ministério recebeu dos representantes da Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional os bens da extinta *Lumber* com a seguinte ressalva:

> Desses bens deverá ser posteriormente permutado pelo Ministério da Guerra com o Governo do Estado de Santa Catarina, em troca de áreas correspondentes, as seguintes glebas:
>
> a) Corredeira do Cipó, Ilha do Canivete, Canivete Rio da Ponte e Toldo de Cima, glebas essas correspondentes da propriedade denominada "Três Barras".
>
> b) O remanescente da propriedade territorial de "Valões" (...) inclusive os lotes urbanos e rurais nos povoados de "Valões", Paciência e Felipe Schmidt, em Santa Catarina. (...) Também se transfere para o Ministério da Guerra, a fim de ser ulteriormente permutado por área correspondente com o Governo do Estado de Santa Catarina, o remanescente da gleba n. 8 (...) situado em São Francisco do Sul, Santa Catarina..." (Arquivo Público de Canoinhas – Reclamação trabalhista – Recorrente: Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio da União). [69]

Figura n. 28: Escritório central da *Lumber*, hoje, Comando do Campo de Instruções do Exército brasileiro

Fonte: Foto do autor

[69] A transferência dos bens de Três Barras, Felipe Schmidt e São Francisco, situados em Santa Catarina, para o Ministério da Guerra, de acordo com a escolha feita pela 5ª Região Militar, foi autorizada pelo Presidente da República em despacho do dia 22 de agosto de 1952 e publicado no Diário Oficial n. 195, de 23 de agosto de 1952, tendo sido assinado em 02 de setembro o Termo de Transferência dos bens e, em 11 de setembro, o Termo de Entrega.

Com a encampação por parte do Ministério da Guerra, foi criado o Campo Militar de Instruções Marechal Hermes, de Três Barras. Segundo o documento citado acima, o " Ministério da Guerra, de longa data, vinha pretendendo obter o acervo da *Lumber*, situado em Três Barras, para nele instalar o aquartelamento das tropas e seções anexas (...) para a formação de um grande campo de manobras" (Arquivo Público de Canoinhas).

Após décadas de funcionamento como sede do complexo industrial madeireiro e colonizador, ligando Três Barras com outros escritórios em Nova York, Londres, Paris, São Paulo, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Aires, de 1952 até hoje, funciona, no mesmo prédio, o comando do Campo de Instrução Marechal Hermes, vinculado ao Exército brasileiro.

A *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* era, com efeito, parte do passado. Neste sentido as antigas instalações industriais cederam lugar ao campo das manobras militares. Os operários, por sua vez, na maioria descendentes de imigrantes poloneses, ucranianos e dirigentes ingleses, espalharam-se pela região. Restaram, assim, as memórias e os acontecimentos de quatro décadas da História marcante do gigante complexo madeireiro da Região do Contestado.

No próximo capítulo, a abordagem alcança o cotidiano dos trabalhadores da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* antes e depois de incorporada ao Patrimônio Nacional, no complexo extrativo madeireiro de Três Barras, e as narrativas e memórias de antigos trabalhadores remanescentes e de seus descendentes.

4 A CIDADE-EMPRESA E O *AMERICAN WAY OF LIFE* NA REGIÃO DO CONTESTADO

> A *Brazil Railway Company* veio galvanizar toda a região, chamando-a para a vida.
>
> Reginal Lloyd (1913)

4.1 A CIDADE-EMPRESA AMERICANA EM TRÊS BARRAS

Company town ou cidade-empresa, segundo Charles Gauld, "é aquela que se origina de núcleo urbano construído por empresas de grande porte para viabilizar seus projetos de implantação e desenvolvimento" (GAULD, 2006, p. 204-205). São vários os exemplos de cidades brasileiras que nasceram desta forma. Por iniciativa de Percival Farquhar, podem ser citadas Porto Velho, no Norte do País, e Três Barras,[70] no Sul, onde foi instalada a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*.

Porto Velho foi edificada para servir de base para a construção da famigerada Ferrovia Madeira-Mamoré, iniciada por ordem de Farquhar em 1908. Tornou-se uma cidade americana em plena Floresta Amazônica, contando com campo de beisebol e "dotada de água encanada e esgoto, fábrica de gelo, tinturaria, energia elétrica e iluminação, uma grande estação Marconi sem fio e uma série de jornaizinhos semanais publicados pelos 85 americanos que ali residiam" (Ibid., p. 182).

[70] Três Barras pertenceu ao Estado do Paraná até o ano de 1916, quando, através do acordo das questões de limites entre o Paraná e Santa Catarina, tornou-se distrito de Canoinhas, passando definitivamente para a jurisdição catarinense.

Figura n. 29: Cidade-empresa da *Lumber* em Três Barras

Fonte: Acervo da família de Claro Gustavo Jansson

Enquanto Porto Velho foi erigida no meio da Floresta Amazônica entre as seculares castanheiras, cerejeiras e itaubeiras, Três Barras teve o seu processo incipiente de construção na floresta ombrófila mista no interior de sua singular mata de araucárias. No horizonte, sobressaem-se os pinheiros e, no centro, as casas dos operários e dirigentes onde se pode observar os primeiros traços do processo de edificação da cidade-empresa.

A edificação do núcleo urbano, onde foi erigida a *Lumber,* em Três Barras, não pode ser equiparada com Porto Velho, que contava com aproximadamente 2.700 trabalhadores e quase uma centena de dirigentes americanos. No entanto, no Sul, todos os trabalhos também passavam pelo crivo atento dos dirigentes que organizaram o seu modo e o seu estilo de trabalho e de vida, com as instalações industriais, com hospital e até cinema.

Cabe salientar que a construção das instalações do complexo industrial extrativo madeireiro de Três Barras começou no ano de 1909. Em 1908, Dionísio e o filho Paulo Noga deixaram a Ucrânia e, no ano seguinte, trabalharam na construção da *Lumber*. Valdemiro Noga, filho de Paulo, nasceu no Brasil e trabalhou na

companhia americana de 1930 até o fim das atividades madeireiras e colonizadoras. Exerceu o cargo de foguista, de operador de *Donkey* e, por último, foi operador do grande guincho n. 4. Foi operando esta máquina que Valdemiro recebeu a ordem para derrubar a última das caldeiras que, durante quase meio século, forneceu energia para o funcionamento geral da cidade-empresa americana: “um dia, resolveram desmanchar as caldeiras, tirar as caldeiras e tinha tanque ali e então o coronel me chamou. Eu estava no guincho de manobras (...). Para tirar esta caldeira e tanque, achei diferente. Só desmanchar a parede e fazer linha para vagão entrar na área da caldeira e com o cinturão rolar no vagão” (Depoimento de Valdemiro Noga). Tombou, deste modo, o último dos alicerces de funcionamento industrial da Companhia que impôs um ritmo de trabalho e de vida até então desconhecido na região.

Enquanto em Porto Velho a comemoração do dia 04 de julho, no ano de 1909, foi feita em uma das construções próximas ao porto e diante de uma grande bandeira americana “que tinha sido feita em Santo Antônio por uma senhora brasileira numa máquina de costura Singer” (GAULD, 2006, p. 183), em Três Barras, no ano que iniciou o funcionamento da *Lumber*, houve grande comemoração e, sob a bandeira americana desfraldada, autoridades e jornalistas assistiam “os divertimentos e solenidades com que seria comemorada a data que relembra um dos mais memoráveis fatos da História política do mundo” (*Folha da Tarde*, 1912).

A serviço do referido jornal, um repórter viajou no trem que conduziu o engenheiro Quellennec[71] e sua esposa, além de figuras ilustres do cenário político, como Affonso Camargo[72], Vice-Presidente do Estado, Niepce da Silva, Secretário de Obras Públicas, e Edmundo de Oliveira, representando o Ministro da Viação, para participarem das comemorações do dia 04 de julho em Três Barras. Além de descrever a viagem, registros importantes sobre a cidade-empresa americana foram realizados pelo repórter.

---

[71] Edouard Quellennec, engenheiro que trabalhou no Canal de Suez, foi nomeado engenheiro-chefe na construção dos molhes no Porto de Rio Grande (GAULD, 2005, p. 236).

[72] Mais tarde, dois participantes desta viagem tiveram séria divergência. Niepce da Silva criticou a atuação de Affonso Camargo por seus negócios com a *Lumber* e a sua condição de advogado “oficial”da Companhia americana. Camargo defendeu-se com um discurso, publicado no *Diário de Curitiba* no dia 21 de fevereiro de 1914, explicando a sua condição de “advogado das Companhias *South Brazilian* e *Lumber Company*” argumentando sobre as suas atividades profissionais.

Admirado com os festejos, o referido jornalista destacou que “por toda a parte via-se flutuar a bandeira estrelada”. Ao observar a indústria madeireira, frisou que “essas instalações, pela maneira porque foram feitas e pela nação formidável que representam, constituem, incontestavelmente uma dessas manifestações da atividade norte-americana, a que, certamente, não nos achamos aqui habitual”. Destacou o colosso mecânico e a potência instalada, ao declarar que “para se ter uma idéia do potencial industrial da serraria, basta dizer que diariamente são ali serrados cerca de trezentos metros cúbicos de madeira. O serviço é todo feito mecanicamente (*Folha da Tarde*, 1912).

Figura n. 30: Comemoração de 04 de julho

Fonte: Arquivo particular de Romário José Borelli

Além do destaque do jornal da capital paranaense sobre as comemorações da Independência americana, vários depoentes também se referiram aos festejos. “Na festa de comemoração do dia 04 de julho todos participavam e tinha churrasco. No Natal, todos também ganhavam presentes: uma cesta era distribuída” (Depoimentos de Ninpha Ferreira de Oliveira e de Cely Ferreira Tramujas).

Com o início dos trabalhos da *Lumber* em Três Barras, a cidade-empresa americana impôs um ritmo de vida bem distinto do período que antecedeu à chegada da *Brazil Railway Company* à Região do Contestado. Tudo se transformou

profundamente e os novos tempos, anunciados com a chegada do progresso, não possuíam o mesmo significado para os moradores aqui estabelecidos de longa data.

É necessário ressaltar agora que a *Lumber* apresentava um complexo quadro de organização do seu pessoal nas mais diversas categorias, misteres, atribuições e divisões, particularmente definidos em cada um dos empreendimentos, dependendo do ramo de atuação (seções do engenho de serrar, extração de erva-mate, destilaria, colonização, serviços específicos e gerais de cada seção e divisões estabelecidas).[73]

Segundo a *Folha da Tarde* de Curitiba, em sua edição de 1912, existiam, trabalhando nas instalações madeireiras de Três Barras, cerca de 800 trabalhadores e o salário médio era de $ 8.000. Outro jornal, já no final da era *Lumber,* na Região do Contestado, apresenta números diversos:

> Na época em que realizava as suas instalações, sem excluir as linhas férreas de penetração nas florestas, a *Lumber* tinha a seu serviço 2.000 operários, número que, como era natural, foi decrescendo até reduzir-se ao de que ela hoje efetivamente precisa, mas que ainda orça por 600 ou 700, circunstâncias que, por si só, a coloca em primeiro plano no rol das indústrias do nosso Planalto (O COMÉRCIO, 1936).

Entre os próprios antigos trabalhadores da *Lumber,* também não existe unanimidade quanto ao número de trabalhadores que atuaram durante a existência da gigante madeireira – assim, os números aumentam ou diminuem a cada ano. Além dos trabalhadores diretos, outros prestavam serviços complementares.

Muitos caboclos que não conheciam a *Lumber* já sabiam onde ia passar a linha e “faziam ranchos que se não tinha parede de bracatinga lascada então era de xaxim coberto com folha de taquara, e aí eles iam cortando lenha e empilhando, já seguindo a linha, porque a *Lumber* comprava a lenha” (Depoimento Mario Manuel Joaquim).

Não cabe aqui uma descrição exata do número de trabalhadores que atuaram ao longo da existência da *Lumber*; no entanto, é possível uma idéia

---

[73] Embora a Companhia atuou em vários setores econômicos, nesta pesquisa, a descrição das atividades madeireiras e colonizadoras serão prioritárias. Num relatório de 1919 da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* constava um estoque de 5.118 sacos com 20.559 arrobas ou 308.126 quilos de *HERVA-MATE,* em São Francisco, e 432 sacos com 1.728 arrobas, ou seja, 25.921 quilos em *stock* em Três Barras, Santa Catarina. (APESC – Arquivo Público do Estado de Santa Catarina).

aproximada através dos registros encontrados nos Arquivos (Anexos 05, 06, 07 e 08). De acordo com o livro de registros *Unclaimed Hages,* pagamentos não-reclamados, do Arquivo particular de Romário Borelli, aparecem, principalmente, nos anos de 1920, 1921 e 1922, as compras de lenheiros, como se referiu Mario Manoel Joaquim. Existem registros do ano de 1914 até o ano da incorporação em 1940; sobre isso, os números podem ser resumidos na seguinte tabela:

Quadro n. 06: Pagamentos não-reclamado pelos operários da *Lumber*

ano	número de trabalhadores que não reclamaram ordenados
1914	28
1915	155
1916	99
1917	64
1918	99
1919	95
1920	89
1921	151
1922	170
1923	237
1924	208
1925	176
1926	241
1927	164
1928	117
1929	86
1930	112
1931	28
1932	16
1933	18
1934	49
1935	22
1936	20
1937	38
1938	40
1939	10
1940	14

Fonte: *Unclaimed Hages*, 1910. Arquivo particular de Romário José Borelli

Sabe-se que, a partir de novembro de 1911, Ira Smith concluiu os trabalhos de montagem do grande engenho. Nos anos de 1912 e 1913, não se localizam os registros de pagamentos não-reclamados. Neste sentido, O baixo número no ano de 1914 pode estar relacionado à paralisação das atividades e também pode ser devido aos conflitos com os sertanejos revoltados. Para melhor ilustrar isso, nos anexos

estão relacionados mensalmente os pagamentos não-reclamados dos anos de 1916 e 1917. Na década de 1930, observa-se uma diminuição até a nacionalização em 1940, quando passou para as empresas incorporadas ao Patrimônio Nacional.

Os livros de registro de funcionários apontam que no ano de 1912 aproximadamente 400 funcionários já trabalhavam na madeireira de Três Barras, aumentando para 655 em 1915. Existem registros que confirmam que a serraria de Três Barras ficou parada entre agosto de 1914 e junho de 1915. A crise foi contornada com grandes vendas para a Argentina, no ano de 1916, segundo Diacon, de US$ 166.500 (DIACON, 2002, p. 51).

Analisando os livros onde constam os pagamentos durante os anos de 1923 até fevereiro de 1929, tem-se um número pouco variável de trabalhadores, tanto na parte interna da madeireira (onde geralmente o número de operários ficava em uma média de 230) e externamente nas matas, onde o número aproximava-se de 310 homens.

Como exemplo, no mês de outubro de 1923, trabalhavam 15 homens, constando como diversos, 17 nas atividades de locomoção; 24 homens, no guincho 4; 22 no guincho 5; 10, no guincho 7; 12 no guincho 8; 12 homens no *donkey* 2; 12, no *donkey* 4; 11 homens, no carregador 3; 10, no carregador 6; 81 homens divididos em 6 turmas de conservas; 10, na locação; 24, no corte de lenha e 45, no corte de toras (Ver Anexos 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16).

Quadro n. 07: Trabalhadores que atuavam na floresta

quantidade de homens	atividade	Máquina
15	diversas	
17	locomoção (transporte)	Locomoveis
24	operadores	guincho 4
22	operadores	guincho 5
10	operadores	guincho 7
12	operadores	guincho 8
12	operadores	donkey 2
12	operadores	donkey 4
11	operadores	carregador 3
10	operadores	carregador 6
81	conservas	
10	Locação (trocas)	
24	lenheiros	
45	toreiros	

Fonte: Relatório de folhas de pagamento, out. 1923 a out. 1924. Arquivo particular de Romário José Borelli

Somados os trabalhadores das matas, em outubro de 1923, há 295 homens nos mais diversos ofícios externos. Chama a atenção o número de operários cortadores de toras entre 30 e 50, em constante deslocamento nas matas, e um número menor de operários em atividades de operação de guinchos, *donkeys,* corte de lenha, locomoção, carregadores, apontadores e conservas.

Internamente, entre as diversas atividades, predominavam os trabalhadores da cepilhadeira com dois turnos (dia e noite), com aproximadamente 50 homens em cada turno, além da empilhação e oficina, que também reuniam grande número de trabalhadores. Existiam as tarefas que demandavam menos operários e, ainda, as atividades de escritório, armazém, farmácia, hospital, entre outras, delegadas aos chefes, encarregados e dirigentes. Podemos afirmar que entre 400 e 600 trabalhadores atuaram diretamente na *Lumber*, durante as quatro décadas de sua existência.

Tanto internamente quanto externamente, a presença de operários estrangeiros, imigrantes ou descendentes é maciça – ressalta-se aqui a presença de poloneses em praticamente todas as atividades. No *donkey* n. 2, em outubro de 1923, trabalhavam 12 operários. Os sobrenomes ilustram o que mencionado: Kozak, Scorey, Kozakevicz, Repula, Jankok, Scheuky, Holowka, Sczerbisky, Wiescosky, Maralevicz, Wolk e Budi (Arquivo particular de Romário José Borelli).

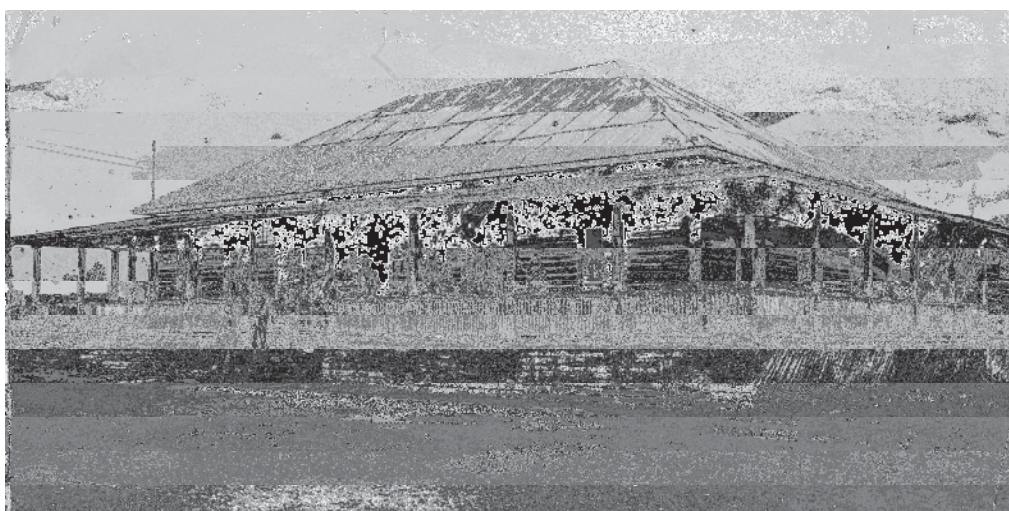
Para manter a ordem e o trabalho neste ambiente de grupos étnicos tão diversificado, a Companhia mantinha um grupo de seguranças que "apaziguava" sob o comando dos dirigentes. Em 1912, traços da disciplina na cidade-empresa americana foram elencados no jornal: "o local é muito bem policiado, graças à energia férrea do Sr. Ira Smith que não só mantém um pessoal destinado exclusivamente ao policiamento como também não consente a venda de aguardentes e outras bebidas ordinárias" (*Folha da Tarde*, 1912).

Sobre o assunto, o corpo de segurança da *Lumber* conseguiu rechaçar o ataque dos caboclos rebelados à grande serraria de Três Barras em setembro de 1914. Ao mesmo tempo, não foi possível conter as investidas contra a filial da *Lumber* em Calmon, à estação ferroviária de Matos Costa e à colônia de imigrantes de Rio das Antas.

Além dos departamentos ou das seções de diversas especialidades, procura-se caracterizar neste capítulo o que foi possível reconstituir, baseado nos arquivos da empresa, nos jornais da época e recentes, em relação aos depoimentos de antigos trabalhadores da empresa que narraram "memórias" dos fatos que alteraram profundamente o curso da História da Região do Contestado.

4.1.1 Administração e escritório

Nestes setores, encontravam-se os principais dirigentes, muitos norte-americanos, encarregados de levar a bom termo os trabalhos e a organização do empreendimento. Cabe registrar agora que, por muito tempo, estiveram na direção da *Lumber* os irmãos Bishop. Neste sentido, Helma Bishop Cordeiro é filha de Jayme Eduardo Bishop, mora em Curitiba e contou que Shermann Bishop foi o primeiro da família a chegar em Três Barras para trabalhar na *Lumber*: "O tio Shermann veio primeiro. Depois de alguns anos aqui no Brasil, ele resolveu voltar e chamou meu pai, Jayme, e meu pai chamou o tio, Ernesto, para estarem juntos e trabalharem na *Lumber* (Depoimento de Helma Bishop Cordeiro).

Fugura n. 31: Escritório central da *Lumber* em Três Barras

Fonte: Acervo da produção do documentário *Contestado: restos mortais*, de Sylvio Back e Zeca Pires – Foto de Adão Karwat.

Jayme Eduardo Bishop trabalhou na *Lumber* por mais de 30 anos. Mesmo depois de incorporada ao Patrimônio Nacional, continuou sendo o diretor da Companhia. Dos quatro filhos (Shermann Sobrinho, Ernesto Sobrinho, Valdemar e Helma), somente Ernesto trabalhou na *Lumber*. Quando foram instalados, os trabalhos na Companhia iniciaram-se sob a direção de Shermann. Outro americano, Henry Weinmeister, atuou na direção e, no epílogo da grande madeireira, Jayme Eduardo Bishop foi o último diretor.

A organização administrativa da *Lumber* contava com outros importantes escritórios e pontos de venda espalhados pelo mundo. Consta nos arquivos a existência de escritórios em Paris, Londres, Nova York e São Paulo, sintonizados com o escritório central de Três Barras[74]. Tal dado concretiza a afirmação já realizada nesta pesquisa do antigo funcionário, Jucy Varella, de que os relatórios eram escritos em três línguas diferentes.

Além dos escritórios, vários pontos de venda estavam espalhados no Brasil e no mundo. Vendas de madeira e de caixas desarmadas são registradas com maior ocorrência pela agência de São Paulo. Neste Estado brasileiro, em processo de urbanização acelerada, eram realizadas volumosas vendas. Em um relatório de 1917, destacam-se também as vendas para o Rio de Janeiro, Curitiba, Paranaguá, Buenos Aires e Montevidéu.

Fica evidente a comunicação e a sintonia da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* com outras empresas do grande grupo da *Brazil Railway Company.* Em 1912, um jornal de Curitiba apontava a existência de "cerca de 30 km de linhas destinadas ao serviço de transporte feito por duas locomotivas da Estrada de Ferro Sorocabana" (*Folha da Tarde*, 1912).

No mês de abril de 1917, o relatório aponta vendas para a *Sorocabana Railway Company.* No balancete de maio de 1920, aparece como capital passivo, além de reservas para a derrubada de pinheiros, a conta-corrente da *Brazil Railway Company* e da *Bolívia Development & Colonization Company*. Havia caixa em bancos de São Paulo, Rio de Janeiro e o "dinheiro depositado para *Empire Trust*

---

[74] APESC (Arquivo Público do Estado de Santa Catarina) – Relatórios da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*. Neste arquivo existem dezenas de livros e documentos, iniciando com relatórios do ano de 1916. Mesmo faltando alguns anos, somam uma grande quantidade de relatórios da Companhia, inventários de madeira, inventários da farmácia, inventários do armazém e balancetes de vários anos.

Company Syndicos dos possuidores de títulos" (Balancetes da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* - Arquivo Público do Estado de Santa Catarina).

Embora com algumas dificuldades, pelo emaranhado de complexas ligações - por vezes sem documentos para a análise, podemos ilustrar o patrimônio da *Lumber,* composto de propriedades territoriais (Anexos 02 e 03), administrado pelo escritório central de Três Barras, com o seguinte gráfico:

Quadro n. 08: Propriedades adquiridas pela *Lumber* entre 1909 a 1912

Propriedade	data de aquisição	data de registro	área
Campo das Moças	10/02/1912	21/12/1921	20.525.500 m2
Vallões	07/06/1912		295.905.260 m2
Campo da Escada			48.231.212 m2
Bugre	12/02/1910	21/12/1921	20.377.350 m2
Ligeiro	10/02/1910	21/12/1921	20.385.625 m2
Ribeirão	10/02/1910	18/10/1910	20.400.375 m2
Invernada	10/02/1910	21/12/1921	20.403.375 m2
Cordeiros	10/02/1910	21/12/1921	20.399.375 m2
Jesus	10/02/1910	20/12/1921	20.405.950 m2
Rio Preto	27/07/1909		20.347.000 m2
Cruzes	07/07/1909	21/12/1921	15.840.900 m2
TOTAL GERAL			**523.221.922 m2**

Fonte: NOGUEIRA JUNIOR, Marcelino J. Memorial da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company.* Interventoria Federal de Santa Catarina, Papelaria Universal, 1933.[75]

Na soma total das 11 propriedades descritas acima, têm-se 523.221.922 m^2 de terra para a exploração industrial e comercial da madeira e, em seguida, para o início da colonização. Todas as propriedades territoriais citadas acima encontravam-se nos municípios de Canoinhas e Porto União. É importante destacar que, além das propriedades territoriais, existiam os escritórios de outros Estados e Países, os vapores Porto Velho e Três Barras, e as propriedades: Fazenda São Roque de Calmon, Daniel & Teixeira, Pacheco, Três Barras, Jaguariahyva, Barra Grande, Morungava, Paranaguá, Poço Grande e São Francisco (RELATÓRIO, 1920).

Mesmo antes da data dos registros das terras adquiridas pela *Lumber*, já aparecem as primeiras vendas aos colonos que se instalarão nas terras: "Em 31 de dezembro de 1919, Luiz Sczcherbowski[76] comprou um lote da *Southern Brazil*

---

[75] Cópia de memorial, gentilmente cedida pelo pesquisador Onofre Berton da Epagri, Santa Catarina..

[76] Luiz Sczcherbowski, fotógrafo que será destacado no final do capítulo.

Lumber & Colonization Company por 600$000 de entrada e mais prestações anuais de 200$000 (RELATÓRIO, 1919).

Dos ofícios e das tarefas de todos os trabalhadores que atuaram na Administração e no escritório da *Lumber,* pode-se citar a hierarquia deste departamento que possuía um diretor, um gerente, um diretor técnico, um contador-chefe, um secretário-chefe, um segundo-secretário, um datilógrafo, um segundo datilógrafo, o contador, o guarda-livros, auxiliado pelo primeiro e pelo segundo correntista, um apontador no escritório de Três Barras e outro nas matas, que também eram auxiliados pelo primeiro e pelo segundo datilógrafos, mais um praticante e outros dois contínuos.

Trabalhavam também um encarregado, um caixeiro, um praticante de caixeiro e um carroceiro. Em cada unidade, dependendo das proporções dos serviços, existiam trabalhadores que respondiam pelos serviços de controle de chegada, de distribuição das mercadorias, das fichas dos funcionários, do controle de estoques e dos demais serviços gerais. Em Calmon, trabalhava um encarregado do armazém e dois serventes.

Além destes, existia também um caixa com um auxiliar datilógrafo, um encarregado de preços com primeiro e com segundo correntistas e mais dois faturistas (faturamento dos produtos vendidos), um encarregado de registro dos embarques com um datilógrafo e um praticante, um encarregado de registro pessoal com auxílio de um arquivista, um datilógrafo e um praticante, um almoxarife com um ajudante e dois praticantes, um comprador de pinheiros[77], um administrador em cada propriedade fora da sede de Três Barras e, por último, um encarregado dos serviços gerais (Arquivo particular de Romário José Borelli).

Durante a sua existência, ocorreram dois grandes movimentos reivindicatórios de trabalhadores na *Lumber*. Foram, pois, greves, destacadas por Tomporoski[78], que fez um estudo, baseado em casos de acidentes de trabalho, e analisou práticas e costumes e parte da sociabilidade dos moradores da região.

---

[77] Durante muito tempo, João Pacheco Sobrinho foi comprador de pinheiros da *Lumber* em toda a região. Nos contratos existentes nos cartórios da região, principalmente Curitibanos e Lebon Régis, consta a assinatura do referido comprador como procurador da Companhia.

[78] Assis Tomporoski (2006) defendeu no Programa de História da UFSC uma dissertação sobre: ***O pessoal da Lumber*** *– um estudo acerca dos trabalhadores da Southern Brazil Lumber and Colonization Company e sua atuação no planalto norte de Santa Catarina*.

Um ex-operário aponta os motivos de uma paralisação, onde os trabalhadores solicitavam aumento dos salários: “viemos para frente do escritório e o chefe perguntou por que e nós: queremos aumento do ordenado” (Depoimento de Leopoldo Padilha).

No jornal operário, coordenado por Edgard Leuenroth, de São Paulo, um artigo assinado por Alcindo de Oliveira denunciava que “a polícia deu as mãos aos diretores da companhia, fazendo aliança com os diretores para sufocar pela violência e pela força armada as justas pretensões dos grevistas”. Oliveira prossegue o seu raciocínio:

> Aquela prendia, espaldeirava e ameaçava de morte e estes despachavam do trabalhos da companhia dezenas de operários, que dentro do prazo de quatro horas, deveriam desocupar os ranchos-espeluncas, de sua propriedade, que para escárnio serviam de habitação às famílias de seus operários. [...] A cadeia encheu-se de operários e de homens que nada tinham que ver com a greve, unicamente para satisfazer às exigências de certos políticos da localidade, que se aproveitavam da greve para melhor perseguirem seus desafetos. [...] Foram presos também, como grevistas, alguns chefes americanos, que nada tinham que ver com o movimento, unicamente por serem inimigos, de um chefe político da localidade e assim muitos. Os operários foram perseguidos e dispensados do serviço (OLIVEIRA, 1919).

4.1.2 Instalações, depósitos e limpeza

A mecanização estava presente nas seções mais importantes, como afirmou o repórter em 1912, “as máquinas se encarregam de todas as operações, desde a coleta das toras, no interior da floresta, até ao seu amontoamento, já desmanchadas em peças, no local donde deverão sair para os vagões do caminho de ferro (*Folha da Tarde*, 1912).

Na organização industrial, a Companhia americana erigiu uma complexa estrutura de organização de ofícios, incluindo os estudos e o planejamento minucioso das ações, que partiam do escritório central e eram distribuídas e coordenadas pelos chefes das diversas e das modernas instalações divididas em seções. De modo geral, o trabalho efetivo começava com a observação da mata, com a abertura de estradas para deitar dormentes e para se estender os trilhos que levavam as máquinas ao encontro das árvores escolhidas. A seguir, os acampamentos eram montados e iniciava-se o trabalho da derrubada das árvores.

Tal retirada era realizada dentro do processo mecânico que incluía os guinchos e os *donkeis* até o descarregamento direto em uma esteira que conduzia as toras para o engenho de serrar, já posicionadas no sentido do corte.

À medida que as toras iam sendo cortadas, as tábuas seguiam conduzidas mecanicamente em uma esteira, passando pelos operários que procediam à seleção, conforme classificação específica. Após a separação, a madeira serrada era carregada nos vagonetes e empurrada pelos locomóveis, através dos trilhos, para a distribuição nos locais predeterminados.

Para obter o máximo de rendimento, as instalações foram construídas de modo a facilitar os serviços[79]. Os amplos depósitos, tanto de secagem interna como externa, eram entrecortados pelos trilhos de vagonetes dos locomóveis que carregavam a madeira antes e depois do processo de secagem. Um antigo trabalhador comentou a organização das tarefas: “trabalho perfeito que só quem viu e trabalhou para saber como que era” (Depoimento de Elvino Moreira).

Para a construção de novas linhas e de manutenção das já existentes, a Companhia organizava turmas de construtores. A *Lumber*, na década de 1920, chegou a ter seis turmas de conservação das vias permanentes. Desta forma havia os maquinistas de carregadores de primeira classe, os operadores das locomotivas, as oito turmas de carregadores, os operadores de guinchos e *donkeis,* as turmas dos desmatadores com feitores de primeira classe, os afiadores de primeira classe e os operários de primeira, segunda e de terceira classes para as operações de corte com machado e com serra americana (Arquivo particular de Romário José Borelli).

---

[79] A organização do trabalho em seções e as esteiras mecânicas que conduziam a madeira facilitavam o trabalho e denotavam os traços do *taylorismo* e do próprio *fordismo* na aplicação da ciência para aproveitar ao máximo a força dos trabalhadores.

Figura n. 32: Instalações industriais da *Lumber* em Três Barras

Fonte: Acervo da produção do documentário *Contestado: restos mortais*, de Sylvio Back e Zeca Pires – Foto de Adão Karwat.

Além da estrutura física bem planejada, os ofícios contavam com trabalhadores que se especializavam em determinadas tarefas. Muitos eram estrangeiros, cabendo aos americanos a maior parte dos serviços especializados. Assim, serradores e afiadores de serra eram, pois, funções específicas que demandavam maiores especialidades e os vencimentos também eram melhores.

Abigail Pacheco Bishop conta que “eles (os americanos) tinham vários setores, tinham a cepilhadeira, a parte da serraria mesmo e tinha a outra parte da oficina. Era tudo separado e trabalhavam muito. (...) A maioria dos trabalhadores eram ucranianos e poloneses”(Depoimento de Abigail).

Para Helma Bishop Cordeiro, “Três Barras era uma colônia de poloneses, alemães e americanos”. Pedro Moskwen lembra, por sua vez, que existiam muitos americanos: “serradores, laminadores, gerentes. Brasileiros eram poucos” (Depoimentos de Helma e Pedro).

Muitos trabalhadores atuavam tanto nas instalações como na conservação e na manutenção da Companhia. Entre outros, havia os operadores de tráfego com maquinistas de primeira, de segunda e de terceira classes; foguistas de primeira e de segunda classes; engatadores de carregadores de primeira, de segunda e de terceira classes; lenheiros de carregadores de primeira, de segunda e de terceira

classes; guardiães de carregadores de primeira, de segunda e de terceira classes e cozinheiros. Nos guinchos e *donkeis* também atuavam feitores de primeira, de segunda e de terceira classes; maquinistas de primeira, de segunda e de terceira classes; foguistas de primeira, de segunda e de terceira classes; engatadores de primeira, de segunda e de terceira classes; empilhadores de primeira classe, sinaleiros de primeira, de segunda e de terceira classes; lenheiros de primeira, de segunda e de terceira classes; guardiães de primeira, de segunda e de terceira classes; de primeira, de segunda e de terceira classes e pinante. É importante registrar a presença constante do apontador, isto é, dos escriturários que levavam os apontamentos até o escritório e as telefonistas de primeira e de segunda classe que comunicavam os resultados da derrubada em eventuais solicitações de diretores ou interessados (Arquivo particular de Romário José Borelli).

Valdemiro Noga afirma que os guinchos grandes tinham a capacidade para estender os cabos de aço até 500 m nas laterais dos trilhos, onde as toras eram arrastadas e carregadas nos vagões: “Os *picadeiros* faziam a picada e os cabos finos e os cabos grossos iam 500 m e lá no mato, conforme abria a picada, outra vez pro cabo grosso que puxava o outro e trazia a tora para a pilha. Às vezes, trazia 300, 400 e até 500 toras de 10, 8 m de comprimento. Tora mais curta era de 5 m” (Depoimento de Valdemiro Noga).

Devido às longas distâncias entre o guincho e o local onde a tora seria engatada, Valdemiro conta que várias pessoas trabalhavam como *sinalistas*, fazendo gestos com as mãos quando era para acionar a máquina para arrastar ou para parar a tora até que esta fosse avistada pelos dois operadores. Além dos sinalistas, comentou também sobre os engatadores dos cabos de aço e dos buraqueiros, cujas tarefas eram escavar debaixo das toras para permitir a passagem do cabo de aço e, então, engatar aquela para ser puxada (Depoimento de Valdemiro Noga).

A quantidade de tarefas e os ofícios da complexa organização industrial, bem como a quantidade e a qualidade das construções feitas para possibilitar os processos, evidenciam-se também na constante preocupação com a organização e com a limpeza das instalações e máquinas. De todos os entrevistados que trabalharam na *Lumber,* vários iniciaram os trabalhos na limpeza. Sobre isso, os depósitos estavam sempre limpos, organizados e as ferramentas no lugar. “Um

grande ventilador encarregava-se de conservar uma limpeza permanente do recinto, conduzindo para as fornalhas das caldeiras os resíduos das serragens" (FOLHA DA TARDE, 1912).

4.1.3 Caldeiras, seção força, luz e água

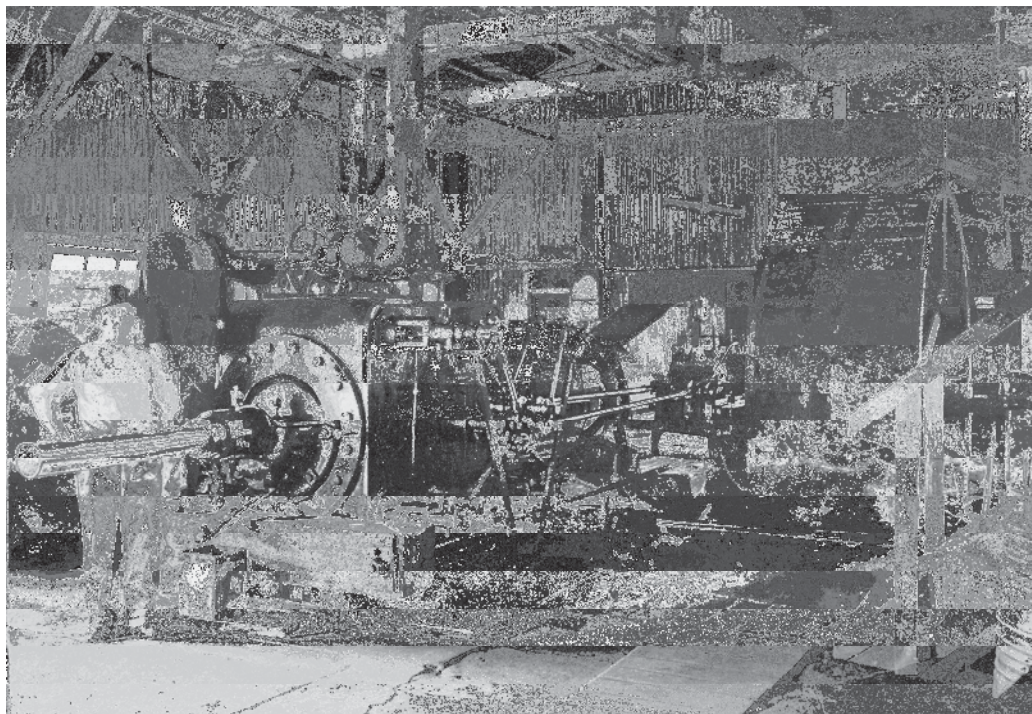
A instalação do moderno e do complexo industrial madeireiro, para a época, demandava a utilização de alta tecnologia por conta própria, tendo que contar desde a fabricação e a reposição de peças, buscando-se no mercado externo somente o imprescindível. O desenvolvimento de maquinário, movido a vapor comprimido, evitava a utilização do fogo, comum na época, porém fazia parte de uma combinação perigosa quando se tratava de sua utilização em serrarias.

A *Lumber* desenvolveu um conjunto com uma bateria de dez caldeiras para vapor com capacidade de produção de 1.800 HP e, ainda, máquinas a vapor com as potências de 1.050 HP, 800 HP, 350 HP e 75 HP (BUENO, 1987). Para a época, era um verdadeiro colosso mecânico, só justificado pela quantidade de madeira existente para ser explorada industrialmente.

Dentro da serraria, havia um tanque de madeira de 32.000 l e um de 35.000 l de água (este último era de ferro). "Às vezes, em um dia inteiro, ia até um tanque de água. Daí a locomotiva trazia mais água" (Depoimento de Valdemiro Noga).

Pedro Moskwen reforça o depoimento de Noga quando afirma que tudo era serrado com pressão, que o maquinário funcionava com pressão.

Cabe referir que a estrutura gigantesca nos processos produtivos da *Lumber* possibilitava um grande rendimento. Aglaé Pacheco Bueno destacou que, em um só dia, a Lumber "chegou a produzir 1.000 dúzias de madeira serrada, em tábuas" (BUENO, 1987).

Figura n. 33: Caldeira

Fonte: Acervo da produção do documentário *Contestado: restos mortais*, de Sylvio Back e Zeca Pires – Foto de Adão Karwat.

Neste sentido a produção do vapor comprimido partia de um cilindro gigante, que fazia movimentar as máquinas, “a pressão das caldeiras vinha de baixo (andar térreo) e subia dentro e ligava e ia embora. Tudo era com correia que tinha transmissão por baixo, em cima e aqui, ligado tudo” (Depoimento de Valdemiro Noga).

Outro antigo operário, Leopoldo Padilha, afirma que trabalhou de foguista, alimentando as fornalhas que aqueciam as caldeiras e também cuidava do abastecimento de água, feito por três bombas, que traziam esta diretamente para dentro das caldeiras.

Ladislau Olcha, filho de poloneses, nasceu dentro da cidade-empresa americana, em uma das casas da Companhia. Trabalhou primeiramente na limpeza, passou pela oficina mecânica, pelo armazém, pela bomba d’água e, por último, trabalhou no escritório. Contou que: “Tinham 10 caldeiras, na base das cinco

gigantes chaminés, onde meu pai (o polonês José Olcha) trabalhou durante toda a vida".

Ladislau Olcha prossegue seu relato, declarando que se casou e que foi morar em uma casa da Companhia com luz e água encanada. Trabalhou na *Lumber* até se aposentar (Depoimento de Ladislau Olcha).

É importante registrar que a produção de energia, além de servir as necessidades industriais, também fornecia luz às casas da cidade-empresa americana. Tércia Oswalda de Oliveira afirma: "Nasci numa casinha, ao lado do hospital da *Lumber.* Tinha uma casa preparada para um médico com tudo dentro. Porque os americanos eram assim: eles davam a casa pra gente com tudo dentro, desde água encanada, luz, geladeira, móveis e tudo pronto (Depoimento de Tercia).

Figura n. 34: Locomóvel usado para o transporte das casas dos operários

Fonte: Arquivo particular de Romário José Borelli.

Assis Tomporoski destacou a diferença entre as moradias construídas dentro do complexo montado pela *Lumber* e as casas destinadas às turmas de operários que atuavam nas matas. Enquanto na sede os cômodos eram maiores, providos de energia elétrica, nas matas eram rústicas casinhas de tábuas com porta e janela no único cômodo e pertenciam à empresa. Constantemente eram

transportados para os locais de novas derrubadas de pinheiros (TOMPOROSKI, 2007, p. 44-45).

4.1.4 Seção de matas, fazendas, colonização e departamento legal

Nas matas, o trabalho da derrubada das árvores era duro. Geralmente, os trabalhadores que realizavam este ofício moravam nas casinhas móveis que a Companhia transportava até os locais do serviço. Machado e serra americana eram as ferramentas mais utilizadas e indispensáveis na tarefa. Tudo começava com a observação da árvore e a preparação da "barriga" (corte feito com o machado, pouco profundo, para direcionar o tombo). Após o corte desta, em duplas e com o serrote, também conhecido como serra americana, iniciavam o vai-e-vem constante até os estalos seguidos anunciarem o momento de se afastar rapidamente e observar a queda que causava um ribombar de troncos e galhos, muitas vezes derrubando outras árvores menores das proximidades.

Após a derrubada, as duplas de serradores revezavam-se nos cortes das toras no chão, no tamanho solicitado, para depois serem puxadas pelos guinchos e carregadas nos vagões rumo ao engenho central. Os dados pesquisados apontam que a extensão de estradas de ferro particular da *Lumber* alcançava aproximadamente 150 km com possibilidades de ligar, ao mesmo tempo, diversas áreas de mata com o engenho central. Quando a área estava totalmente desmatada, recolhiam-se os trilhos, o acampamento com as casas dos trabalhadores, para a instalação em outro pinheiral.

As toras eram puxadas pelos guinchos que, segundo Moskwen, "tinham cabos finos e cabos grossos, que eram engatados nas toras e daí o guincho puxava e vinha derrubando tudo, vinha bracatinga, vinha taquara, amontoava, chegava na roda e daí erguia e colocava a tora comprida em cima da plataforma para levar para a serraria" (Depoimento de Pedro Moskwen).

Leopoldo Padilha nasceu no ano 1909 e trabalhou 19 anos na *Lumber.* Trabalhou no avançamento de terra, no avançamento de trilhos, foi operador de *Donkeis,* carregador de toras nos carros que os locomóveis puxavam e foguista. Contou que o avançamento de terra significava o serviço de aterro, de escavação e

de preparação da terra para assentar os trilhos nos locais das futuras derrubadas. O avançamento de trilhos era a etapa seguinte que envolvia a colocação dos dormentes e a fixação dos trilhos por onde correriam as máquinas. Padilha afirmou que: “com os trilhos prontos levavam as casas para fazer o acampamento. As casinhas iam todas em cima dos carros (puxados pelos locomóveis). Eram (as casas) carregadas com a ajuda de varas (...). Lá adiante faziam o acampamento para a derrubada de pinheiros” (Depoimento de Leopoldo Padilha).

Figura n. 35: Derrubada de pinheiros

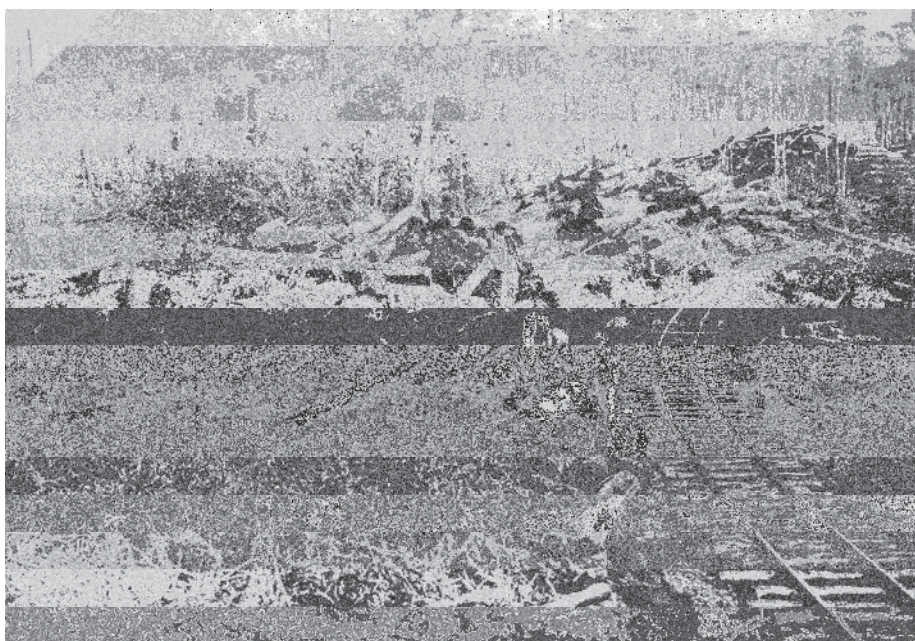
Fonte: Acervo da família de Claro Gustavo Jansson

Vê-se acima uma turma de derrubadores, executando o corte de pinheiros, sendo observados pelo apontador. Esta operação começava com a marcação das árvores, a incisão (barriga) feita com o machado para direcionar o tombo e, então, o corte final executado com a serra americana um pouco acima da barriga.

É necessário destacar que o estabelecimento de acampamentos possibilitava a formação de vilas temporárias onde, além dos trabalhadores e familiares, também se estabeleciam pequenos negociantes particulares; contudo, as compras de mercadorias de primeira necessidade, os trabalhadores faziam no armazém da Companhia, “nos finais de semana, mediante um trem que os

transportava até a sede da empresa" ou através dos vagões-armazéns, enviados até os acampamentos" (TOMPOROSKI, 2006, p. 81).

Quando as árvores estavam todas derrubadas e as toras já cortadas, chegava o momento de recolher tudo e puxar o material para as margens dos trilhos. Os *Donkeis* entravam em ação, e numerosos grupos de trabalhadores envolviam-se nas atividades de abrir as picadas, de carregar os cabos finos e grossos, de engatar, de sinalizar e de possibilitar a fomação de pilhas gigantes ao longo da extensão dos trilhos. Chegava, então, o momento de carregar as toras nos carros. O ofício de carregador, segundo o antigo funcionário Leopoldo Padilha, consistia em chegar com o guincho maior, "estaquear as sapatas laterais e levantar a máquina para os carros (vagões) passarem por baixo (...). Com o cabo grosso, carregava de 10 a 12 toras em cada um" (Depoimento de Leopoldo Padilha).

Figura n. 36: Toras amontoadas para recolhimento

Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. Foto: Claro Gustavo Jansson

Outro antigo operário que trabalhou com avançamento de terras e nas turmas de conserva comenta que a quantidade de toras que eram retiradas das matas era muito grande. Afirma que passavam os locomóveis, carregando "45

vagões de toras de pinheiro com 10 m de comprimento" (Depoimento de Kraus Sobrinho).

Além dos já citados ofícios dos trabalhadores nas matas e no complexo sistema de transportes, encontravam-se, ainda, os guincheiros e guincheiros substitutos, engraxadores e engraxadores substitutos, maquinistas da locomotiva sem fogo, maquinistas da locomotiva sem fogo substitutos, carregadores de água e serventes.

Depois da derrubada realizada, chegava o momento de se carregar as toras cortadas nos locomóveis e conduzi-las até o engenho central para os procedimentos de beneficiamento da madeira e da preparação para o comércio.

Figura n. 37: Guinchos que arrastavam e que carregavam toras

Fonte: acervo da família de Claro Gustavo Jansson

Os guinchos e *donkeis* arrastavam as toras de uma distância de até 500 m de cada lado dos trilhos e depois carregavam no locomóvel que as transportavam até o engenho central. Na relação destes materiais, aparecem dois guinchos grandes, um guincho carregador e três *donkeis*.

Cabe referir também que a existência de diversas fazendas, que faziam parte do patrimônio da Companhia, também dispensava trabalhos na organização dos serviços de cada terreno. Geralmente constava a presença de um administrador da fazenda com moradia, criação de gado, turmas contratadas para a retirada da erva-mate. Na maioria dos terrenos, a possibilidade de extração madeireira despertava o maior interesse.

Outro departamento que se encontrava em vários locais com sub-administradores era o de colonização. Espalhavam representantes nas maiores propriedades do grupo para articular a divisão e a documentação de vendas das áreas de terras para fins de colonização da *Lumber*. As funções giravam em torno do administrador, dos fiscais, dos guardiães e dos serventes; esta seção contava ainda, com topógrafos e com o Departamento de Cartografia.

Jucy Varela começou a trabalhar na *Lumber* como datilógrafo, aprendeu correspondência comercial e atuou também na seção de colonização como cartógrafo. Contou que descobriu e desenhou vários mapas da Região do Contestado.

Outro setor que deve ser comentado é o departamento legal que estava organizado para atuar nas capitais de Santa Catarina, Paraná e São Paulo, sendo que em cada uma delas existiam advogados auxiliares com um chefe em Curitiba; em Três Barras, em contrapartida, existia apenas um advogado auxiliar. As questões envolvendo foro de maior vulto sempre envolveram juristas renomados sendo, por exemplo, Assis Chateaubriand Bandeira de Mello[80], um dos advogados de Percival durante algum tempo, e o próprio Affonso Camargo defendeu a Companhia por anos seguidos.

4.1.5 Engenho de serrar, laminadeira e anexos

No grande engenho de serrar, que recebia as toras para os primeiros cortes, foi instalada a maior serra que era acionada por um motor a vapor de 1.200 cavalos. “Com extraordinária rapidez é efetuado o desdobramento das toras, conduzindo-se

[80] Assis Chateaubriand ou Chatô, como era chamado, foi uma grande figura da imprensa brasileira, criador de uma rede de jornais, revistas e o introdutor da televisão no Brasil (TV Tupi).

todas as operações sempre automaticamente até ao momento de classificação das peças serradas" (*Folha da Tarde*, 08/07/1912).

Quando as toras chegavam da floresta, iniciava-se o processo de beneficiamento, envolvendo etapas até o ponto que culminava com o carregamento nos vagões para despachar para o mercado interno ou mesmo para o estrangeiro, seja na forma de madeira serrada, seja na fabricação de móveis e de caixas desarmadas.

Com o mesmo guincho de carregamento das toras na mata, ocorria o processo inverso de descarregamento. As toras eram deitadas diretamente em uma esteira, que as conduzia até o carro de serrar. Na subida, a madeira era totalmente encharcada com água para facilitar a serragem: "Na serraria, tinha uma calha que puxava as toras, ia assim com uma corrente engatada. Chegava da mata e descarregava as toras que iam subindo e lá em cima tinha uma circular (serra) de dois metros de altura. Era o meu sogro que trabalhava nesta circular" (Depoimento de Leopoldo Padilha).

Figura n. 38: Vista externa das toras na entrada da esteira

Fonte: Acervo da família de Claro Gustavo Jansson

Elvino Moreira afirmou que a *Lumber* chegava a desmanchar 400 toras em um único dia de trabalho. “A tora chegava lá em cima (conduzida pela esteira) e passava por três serras. Eram cortadas as pranchas, desdobradas, esquadrejadas e seguiam para a classificação” (Depoimento de Elvino Moreira).

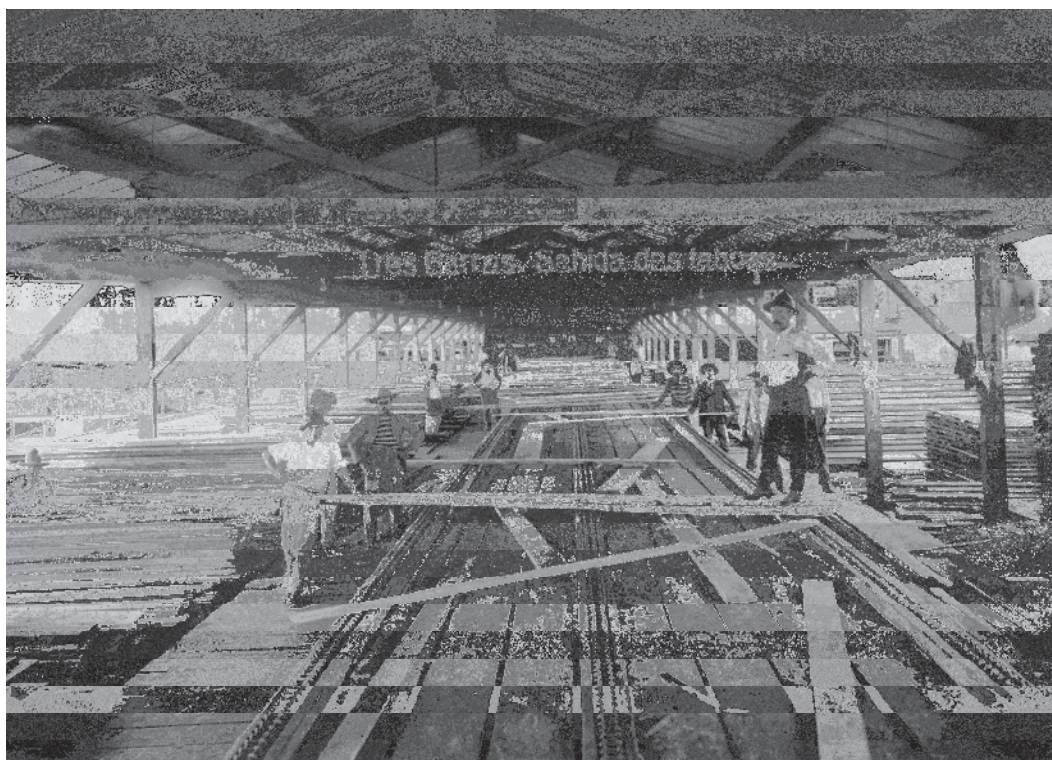
Os ofícios que envolviam o engenho de serra, a laminadeira e anexos envolviam, igualmente, atividades específicas, demandando mão-de-obra qualificada. Por muito tempo, os responsáveis pela serragem eram americanos. Na serraria, atuavam um chefe americano, um encarregado geral, serradores de primeira e de segunda classe, serradores aprendizes e em exercício. Existiam primeiro e segundo suplentes de serrador, aprendiz que ajudava o mecânico e o encanador. Nos anexos, especialistas estrangeiros que atuavam como afiador de primeira e de segunda classe, primeiro e segundo suplentes de afiador e também aprendizes; havia, também bitoleiros de primeira e de segunda classe, bitoleiro aprendiz, atentos ao tamanho e classificação da madeira serrada. Ainda, destopadores de primeira e de segunda classe, serradores da serra do meio, primeiro e segundo ajudantes da serra do meio; cubadores de toras e cubador de toras substituto.

A grande quantidade de cortes para a preparação das lâminas também demandava serviços especializados e uma grande quantia de serras circulares. Neste sentido, havia um grande número de operadores que se especializavam nas tarefas como cortes, desde a madeira com cascas, sem casca e nos mais variados tamanhos, a saber, o circuleiro ripador de primeira e de segunda classe, o circuleiro recortador de primeira e de segunda classe, o circuleiro recortador de tacos de imbuia de primeira e de segunda classe, o circuleiro sustituto e um aprendiz; o vagoneteiro como primeiro engatador, o segundo engatador e um aprendiz (Arquivo particular de Romário José Borelli).

4.1.6 Mesa de classificação, seção de empilhação e de fabricação de caixas

Depois da classificação das peças, estas são levadas para as estufas onde permanecem durante o espaço de uma semana, sendo dali retiradas para os depósitos e convenientemente dissecadas (*Folha da Tarde*, 1912).

Na mesa de classificação, os operários observavam e procediam à seleção da madeira serrada, que circulava sobre as esteiras, passando por inúmeros trabalhadores que eram incumbidos com tarefas específicas. Moskwen contou que “ficava parado aqui, vinha madeira de lado pelo vagonete prá cá, rolete que trazia tábuas, a gente pegava e passava na circular, depois ia prá lá, tirava o lixo pro lado e a tábua caía numa outra esteira”. Relata também que a esteira era conduzida por correntes e que levava as toras até a destopadeira. “Os restos que sobravam iam para o fogo e as tábuas classificadas iam para a empilhação” (Depoimento de Pedro Moskwen).

Figura n. 39: Vista interna da serraria

Fonte: Acervo de Fernando Tokarski

Nas incontáveis pilhas de madeira, do pátio externo, a técnica de empilhamento permitia a secagem homogênea, facilitada pela absorção do sol e do vento, pelo modo como a madeira serrada era cuidadosamente colocada; além disso, a base da pilha era mais estreita e de proporções menores que o topo.

Figura n. 40: Técnica de empilhação

Fonte: Acervo de Fernando Tokarski.

Na empilhação, trabalhava um encarregado de empilhação de primeira e de segunda classes, apontador de vagões de primeira e de segunda classes, um pregador de vagões efetivo e um estagiário, um carregador de água efetivo e outro estagiário, um feitor de conserva efetivo e outro estagiário, um encarregado de conserva de primeira classe e um servente, um apontador de mesa de classificação de primeira e de segunda classe, um classificador de mesa de primeira e de segunda classe, um encarregado da fábrica de caixas de primeira e de segunda classe, um engraxador de primeira e de segunda classe, um maquinista da fábrica de caixas de primeira e de segunda classe, um maquinista da fábrica de empilhação de primeira e de segunda classe, um manobreiro da máquina de empilhação efetivo e um estagiário, encarregado do carregamento de caixas efetivo e provisório. Havia, também, um amarrador de caixas efetivo e um estagiário, um serrador da serra fita de caixas de primeira e de segunda classe, um serrador de serra fita de desdobro de primeira e de segunda classe, um encarregado do barracão efetivo e um estagiário, os ajudantes menores efetivos e os ajudantes menores estagiários (Arquivo particular de Romário José Borelli).

É necessário comentar que a grande demanda de caixas de madeira, na época, possibilitava um excelente aproveitamento, e um grande número de trabalhadores dedicavam-se à fabricação, à embalagem e ao despacho das caixas desarmadas para as mais variadas utilidades: “Trabalhei na confecção de caixas de laranja para a Alemanha e de uva que iam para a África do Sul” (Depoimento de Elvino Moreira). Valdemiro Noga destacou a grande quantidade de caixas que eram despachadas para a cervejaria “Brahma Rainha” do Rio de Janeiro.

4.1.7 Seção de carpintaria e marcenaria

Além da madeira serrada, que foi o carro-chefe das exportações da *Lumber*, outra forma de renda era obtida através da fabricação de móveis. Enquanto o pinheiro possibilitava tábuas e vigas serradas para o comércio interno e externo, as imbuias tornaram-se a matéria-prima da fabricação de luxuosos móveis e de decoração de ambientes sofisticados no País e no exterior. Anexa à serraria central, estava a seção de carpintaria e marcenaria. Ainda, as máquinas da marcenaria eram movidas por um motor de 400 cavalos (FOLHA DA TARDE, 1912).

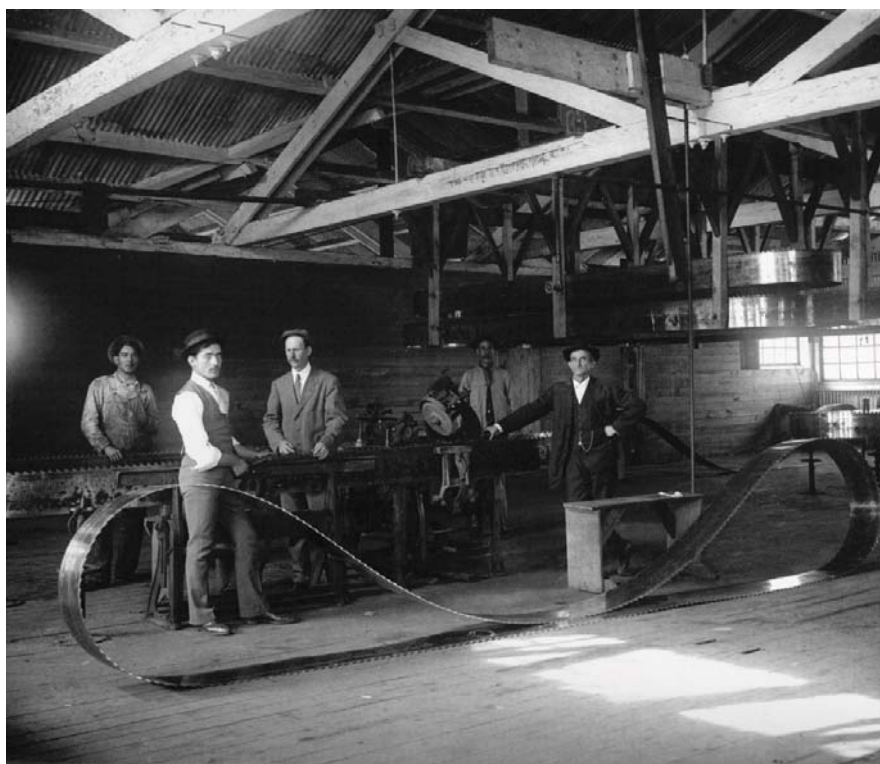
Neste sentido, Elma salienta que “Três Barras tinha fábrica de móveis. Aquele hotel cassino Copacabana Palace do Rio de Janeiro foi feito com madeira da *Lumber*. (....) Aqui no Batel (Curitiba), tem uma casa que todo madeiramento veio da *Lumber* “ (Depoimento Elma Bishop Cordeiro).

Trabalhavam nesta seção um feitor de marceneiro de primeira e de segunda classes, um sub-feitor de marceneiro de primeira e de segunda classes, um marceneiro de primeira classe, um marceneiro de segunda classe, um marceneiro lustrador de primeira e de segunda classes, um marceneiro maquinista de primeira, de segunda e de terceira classes, um marceneiro em mobília fina de primeira e de segunda classes, dois marceneiros aprendizes (um estagiário). Havia, também, um torneiro em madeira e dois aprendizes de torneiro (um estagiário), um feitor de carpinteiro de primeira e de segunda classes, um sub-feitor de carpinteiro de primeira e de segunda classes, um carpinteiro de primeira, de segunda, de terceira e de quarta classes, mais dois carpinteiros aprendizes (um estagiário), um plainador de molduras de primeira e de segunda classes e serventes, carpinteiros de

vagonetes de empilhação de primeira e de segunda classes, aprendizes e estagiários de carpintaria, serventes, cepilheiro do cepilho de caixas de primeira e de segunda classes.

4.1.8 Oficina mecânica e anexos

Várias locomotivas, guinchos e *donkeis* giravam diariamente por toda a extensão dos trilhos, carregando madeira bruta e madeira já serrada para as diversas finalidades em todos os processos até o momento do carregamento nos vagões da EFSP-RG, rumo aos portos ou ao centro do País. Assim, uma grande quantidade de vagões adaptados a cada função seguia acoplados às locomotivas. Com o sistema mecanizado, era necessário um eficaz serviço mecânico geral em constante funcionamento.

Figura n. 41: Afiação das serras

Fonte: D'ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: *Dialeto Latin American Documentary*, 2003. p. 49.

A afiação das serras era feita mecanicamente e demandava profissionais especializados, que recebiam vencimentos maiores e, geralmente, eram operários estrangeiros.

Nesta seção, além da reposição e da constante manutenção de peças e de máquinas, os trabalhadores eram principalmente mecânicos de primeira, de segunda e de terceira classe que trabalhavam atentamente para manter o andamento dos trabalhos. Além dos mecânicos e dos ajudantes atuando na oficina e nos anexos com um grande depósito de ferro, aço e material de reposição, também mantinham uma estrutura para atendimentos eventuais longe da oficina de trabalho.

Nascida em Hamburgo, na Alemanha, Luiza Shelemberguer Sczcherbowski chegou com 2 anos no Brasil, e o pai encontrou emprego na *Lumber* como latoeiro: "Ele trabalhava com latão, lata. Arrumava as máquinas que vinham do mato, trazendo as toras. Ele arrumava" (Depoimento de Luiza). Além do ofício do soldador latoeiro, outros tipos de solda eram utilizados e cada uma delas demandava um operador específico. Eram tantas máquinas para a manutenção que, às vezes, trabalhavam fora dos horários da jornada diária dos demais operários. Entre os profissionais, estava um chefe, torneiros, soldadores e mecânicos.

Figura n. 42: Estação Ferroviária, atual Museu de Três Barras

Fonte: Acervo de Fernando Tokarski

No lado esquerdo da fotografia, aparece a Estação Ferroviária, atual Museu de Três Barras. Do lado direito, mais distante, as gigantes pilhas de madeira serrada à espera do embarque. Observa-se a movimentação nos constantes carregamentos dos infindáveis vagões de madeira que dali partiam para diversas partes do mundo.

4.2 O *AMERICAN WAY OF LIFE*

Contextualizando o momento da chegada da *Lumber* na Região do Contestado, com exceção da exuberante e da promissora floresta ombrófica mista, coalhada de araucárias, nenhum conforto existia ou qualquer possibilidade de vida desprovida de grandes esforços para residir distante das capitais, pois só existiam precárias vias de comunicação e transporte. O grupo de dirigentes americanos que aqui viveu tratou logo de estabelecer, além das estratégias e das tecnologias para o trabalho, um modo de vida com traços de conforto e também como meio de manter um grupo diverso de imigrantes e moradores da região, trabalhando sem reclamar.

As novidades trazidas pelos americanos deixavam perplexos os moradores da região e mesmo os imigrantes pobres que chegavam, lutando contra todo tipo de privações. Entre as inovações que chamavam a atenção dos moradores da cidade-empresa americana, estava a fábrica de gelo que tinha capacidade para produzir 38 barras de 30 quilos cada, em 24 horas (PACHECO, 1987).

4.2.1 Armazém

Uma das instalações, destacada nas memórias de todos os antigos trabalhadores e de seus descendentes, foi o armazém. Com grande e bem sortido estoque, representava o mais alto sonho de consumo dos trabalhadores que enxergavam, exibidas, as mercadorias que faziam parte dos hábitos do seleto grupo de dirigentes. São unânimes os depoimentos sobre a fartura e sobre a diversidade dos produtos:

"Tinha um armazém, com tudo do melhor, importado, e este armazém era aberto a todo mundo: a seda, o uísque, vinho, peixe, marisco, porque a *Lumber* era

da estrada de ferro. Então vinha um vagão cheio disso para Três Barras. (...) Você encontrava de tudo, inclusive açougue e padaria (Depoimento de Tércia). Elvino Moreira destacou que o chefe do armazém era seu Otávio Tabalipa, e lá dentro "tinha de tudo o que você queria comprar". Ninpha Ferreira de Oliveira contou da existência de "louças chinesas finíssimas, cristais, biscoitos, iguarias e doces".

Assis Tomporoski (2006) frisou que "o armazém era realmente grande, funcionava pelo sistema de cadernetas, isto é, o trabalhador retirava o que fosse necessário para sua sobrevivência e de sua família e os valores eram anotados, sendo descontados no próximo pagamento". Além da caderneta das compras de cada trabalhador, na década de 1940, circulou entre os operários uma espécie de "vale-compra" que Ladislau Olcha chamou de "cheque". Estes eram distribuídos e o trabalhador os descontava nas compras do armazém. Observando as fichas de anotações dos gastos dos trabalhadores nos livros de registro da companhia do Museu de Três Barras, algumas aquisições chamam a atenção. Entre os quatro itens de maior ocorrência estão: os ingressos de cinema, a carne, o gelo e a lenha.

Figura n. 43: Armazém

Fonte: Imagem digitalizada do Acervo de Aglae Pacheco

O jornal *Folha da Tarde* de Curitiba, na edição de 08 de julho de 1912, destacou, também, a movimentação financeira do armazém. Para a época, superava

todas as bodegas da região: “Um grande armazém fornece ao pessoal da empresa os mantimentos e demais gêneros de que eles têm necessidade. Esse armazém tem um movimento mensal de 60 contos de réis” (*Folha da Tarde*, 1912).

Entre os anos de 1927 e 1931, nos livros de inventário de produtos do armazém, entre tantos, aparecem os seguintes: maços de fósforo, caixas de charuto, cigarros, bacalhau, queijos, *matte-espumante*, cervejas, latas de querosene, fumo, café em grão, sagu, latas de peixe, pacotes de banana, tâmaras, abacaxis, ameixas, tabletes de chocolate, *pickles*, fermento Royal, metros de algodão, lã, cambraia, peças de algodão mariposa, anil, pó de arroz, brilhantina, suspensórios, ceroulas, lenços, riscado, vestido filó, dedais, tamancos, talco, espoleta, pólvora, panelas, caçarolas, pedra pome, tesouras, vinho do Porto, cinzano, gim, barricas de sal, sacas de açúcar, entre outros (APESC, Inventário do Armazém, 1927-1931).

4.2.2 Hospital e farmácia

Os serviços de hospital e farmácia da *Lumber* estavam equipados com recursos humanos e materiais; o primeiro contava com serviços especializados desde cirurgias (altas e pequenas) até a capacidade para debelar surtos de sarampo, varicela e coqueluche, comuns naquele tempo. Na região, ocorriam alguns casos de *typho*, os quais se atribuem às águas (*Folha da Tarde*, 08/07/1912).

Tomporoski (2006, p. 80) afirmou que o hospital da Companhia foi montado após “a instituição da exigência legal de prestação de assistência médica e hospitalar àqueles trabalhadores que fossem vítimas de algum tipo de acidente no trabalho”. Os arquivos da Companhia destacam a preocupação das autoridades da saúde com os trabalhadores dos acampamentos, principalmente os mais distantes, frisando que, manobras obstétricas de leigos, elevavam o número de natimortos e também de senhoras doentes que não chegavam em tempo ao hospital. O número de atendimento de parturientes no hospital, ainda assim, era grande (Arquivo particular de Romário José Borelli).

Antigos operários também comentam sobre os serviço de saúde: “o hospital não era muito grande. Era de madeira, muito bem organizado. Médico bom. Tinha

quartos, camas boas, banheiro e tudo que precisava” (Depoimento de Mário Manoel Joaquim).

Figura n. 44: Hospital

Fonte: Acervo de Fernando Tokarski

Tércia Oswalda de Oliveira lembrou que o primeiro médico da Companhia foi o Dr. Laines, sucedido pelo Dr. Cerqueira Lima e depois pelo Dr. Osvaldo de Oliveira, pai da depoente e que anteriormente trabalhou na Ferrovia São Paulo-Rio Grande, em um vagão que era o consultório dele e aquele circulava para fazer os atendimentos. “Na *Lumber*, ele veio entre 1915 e 1916 (...) era operador e parteiro. Ficou como médico da empresa, mas era médico da comunidade também” (Depoimento de Tercia).

O jornal de Curitiba faz referências ao serviço sanitário do pessoal. “A Companhia, além de manter um médico, possui uma *pharmácia”* e destaca que é cobrado de cada trabalhador, por mês, a título de taxa sanitária, a importância de 2$000 mensais (*Folha da Tarde*, 08/07/1912).

Das compras para a farmácia, no inventário do mês de julho de 1933, aparecem: Biotônico Fontoura, Elixir Nogueira, água purgativa, antilebrina, bicarbonato de sódio, óleo de capivara, óleo de arnica, Pílulas Ross, Pílulas Reuter, remédio vegetariano, agulhas, Emplasto Poroso Fênix, ampola de quinino, ampolas de soro fisiológico, ampola de soro anti-diftérico, anti-disentérico, anti-ofídico, cápsulas de aspirina, sulfato de magnésio, desinfetante, óleo de rícino, bisnagas de estanho, cápsulas gelatinosas, gotas amargas, naftalinas, rosas brancas, acetato de chumbo, flor de enxofre, extrato fluido de abacateiro, alface, boldo, Cinco Raízes e outros remédios e drogas adequados aos usos terapêuticos de então (Inventário da *Pharmácia* - APESC, 1933).

No ano de 1934, foram registrados 34 operações de apendicectomia, 4 de hérnias inguinais, 5 curetagens por aborto e 173 pequenas intervenções. Foram atendidas 80 parturientes, sendo 6 no hospital e 74 em Três Barras. Outras atividades realizadas e que incluem os serviços de farmácia e hospital da *Lumber* registram a aplicação de curativos nos operários das matas, no engenho, no empilhamento, na carpintaria, nas oficinas, nas caldeiras, na fábrica de caixas, que iam desde pequenos acidentes até desastres fatais, como o que vitimou um operário chamado Miguel Barlevicz, colhido por uma tora no serviço das matas. Também eram realizados serviços de extração de dentes, injeções, visitas a domicílio e visitas aos acampamentos (Arquivo particular de Romário José Borelli).

Os serviços no hospital e farmácia eram feitos pelo médico-chefe, uma manipuladora de farmácia, um enfermeiro, uma enfermeira, uma enfermeira auxiliar, uma cozinheira e um contínuo.

4.2.3 Posto de puericultura e escola polonesa

Na cidade-empresa americana, os trabalhadores tinham acesso facilitado ao trabalho, a moradias da própria companhia, a lazer e ao atendimento à saúde, o que, para muitos moradores das vilas e das cidades da Região do Contestado, era praticamente inviável.

Algumas informações sobre a instrução formal para os filhos dos operários permitem a afirmação de que, durante anos, a alfabetização de enormes turmas de

crianças, em Três Barras, era realizada pela Professora Donina. Entre os informantes estão: Miguel Jaskuf, Ladislau Olcha, Jucy Varela, Tércia Oswalda de Oliveira, Abigail Pacheco Bishop e Marta Gura Kalempa que, mais tarde, tornou-se professora em Três Barras. Os filhos dos dirigentes realizavam estudos nas capitais, como a Escola Americana de Curitiba (Depoimentos de Helma Bishop Cordeiro, de Cely Ferreira Tramujas e de Ninpha Ferreira de Oliveira).

Como certas atividades reuniam muitos trabalhadores em locais diversos, nos acampamentos de derrubada, chegaram a existir salas de aula temporárias, onde os filhos dos operários eram alfabetizados por professoras da própria companhia. Maria Veloso Duarte, filha de um operário português, foi professora de centenas de crianças em um local de grande derrubada de floresta: “Na Estiva, ela dava aulas lá, dava aula para 74 alunos, das sete e meia da manhã às cinco da tarde. Foi a professora que me ensinou” (Depoimento de Mario Manuel Joaquim).

Segundo Leopoldo Padilha, a primeira escola que existiu em Três Barras foi no Bairro Argentina e ficava fora da cidade-empresa americana. Este depoente também confirmou que Dona Donina foi a professora pioneira que, durante muitos anos, ensinou as primeiras Letras aos filhos dos operários.

Nos arquivos, consta a existência de um posto de puericultura, porém, sem detalhar onde este funcionou, o número de alunos ou mesmo quem foi o responsável, a professora ou o professor destes.

Ladislau Olcha afirmou que, devido ao grande número de imigrantes da Polônia, existiu uma escola polonesa que alfabetizava as crianças nessa língua. Contou que “terminei o terceiro ano na escola polonesa. O Professor Fidelis era um polonês que as crianças adoravam, porque distribuía balas, bananas...”(Depoimento de Ladislau Olcha). Afirmou também que este professor punia com tapas na cabeça e que, depois da escola polonesa, foi criada a Escola João Pessoa.

4.2.4 Cinema, cassino, restaurante e hotel

As antigas construções da cidade-empresa americana, ao longo de quase um século de História, passaram por diversas funções em contextos distintos. Das que ainda estão em pé, o prédio do hotel, ao ser construído, era uma instalação

“casa morada” ou uma espécie de alojamento para os funcionários que não possuíam casas para morar e, principalmente, os operários especializados que vinham para trabalhos temporários. Após a nacionalização da *Lumber*, o mesmo prédio se tornou o “Hotel Sobralumber” e abrigou hóspedes comuns da *Southern Brazil Lumber & Colonizaztion Company Incorporada* ao Patrimônio Nacional. Com a instalação da Quinta Região Militar, com o Campo de Instrução do Exército, foi usado como “Alojamento de Contingente”. Na década de 1990, tornou-se “Biblioteca Municipal”, “Casa da Cultura” e, na década que completará um século de História, sede da “Escola de Educação Básica “General Osório” (Sueli Regina Lima Ubá. *A Gazeta Tresbarrense*, Três Barras, out. 2005).

Alguns detalhes do hotel instalado no pátio da cidade-empresa são narrados por um antigo funcionário que destacou a presença de um famoso cozinheiro chinês a serviço dos americanos: “Jorge Swintou, alto, de 1,90 cm era um homem muito atencioso e simpático, a todos atendia bem, como homem educado” (SCRAMM, 2005). Sendo o local de hospedagem de norte-americanos, geralmente afiadores ou serradores especializados, estes comiam bastante no *breakfast.* Swintou demonstrava grandes habilidades culinárias, conseguia matar um frango, depenar, preparar e servir em 15 minutos, o que agradava aos seus pensionistas. Estes funcionários “percebiam vencimentos de 4.000 réis, enquanto o funcionário brasileiro categorizado não passava de 1.000 réis. Além disso, Scramm lembra que o cozinheiro Swintou administrava um sortido bar com uísque, gim e outras bebidas estrangeiras. Por ocasião da Revolução de 1930, o cozinheiro chinês tinha simpatia pela facção de Getúlio Vargas, contrariando a posição dos dirigentes americanos. Vargas ganhou a Revolução, mas, mesmo assim, o cozinheiro perdeu o emprego, pois os chefes não souberam tolerar (SCRAMM, Carlos. *A Gazeta Tresbarrense*, Três Barras, out. 2005).

Outro hotel, este construído fora da cidade-empresa americana, também teve papel destacado na vida dos moradores de Três Barras e do Planalto Norte Catarinense. O Hotel América era um prédio típico do estilo Velho Oeste americano. Por décadas seguidas, abrigou viajantes e compradores de erva-mate e madeiras. Na madrugada do dia 30 de outubro de 2005, um incêndio transformou em cinzas o valoroso patrimônio arquitetônico que se encontrava em processo de tombamento.

O patrimônio edificado pela empresa americana em Três Barras, ao longo de quase um século de História, passou por muitas transformações, sofrendo com a ação dos incêndios, das fogueiras de limpeza e de desmanches, entre outros. Valdemiro Noga, em seu depoimento, contou como conseguiu derrubar a última das cinco grandes caldeiras que produziam o vapor que abastecia a cidade-empresa com energia: "Um dia resolveram desmanchar as caldeiras e o coronel me chamou" (Depoimento de Valdemiro Noga). Afirmou que, depois de estudar a situação, o depoente utilizou o guincho, desmanchou e retirou as caldeiras com a locomotiva.

Figura n. 45: Cinema

Fonte: Acervo da produção do documentário **Contestado: restos mortais** de Sylvio Back e Zeca Pires. Foto de Adão Karwat.

Além das referências ao hotel, às máquinas e ao armazém, outra freqüente lembrança dos antigos trabalhadores da *Lumber* era o cinema. Vários filmes foram lembrados pelo nome, como *Águia Negra*, *A Ponte de Waterlloo* e *Seriado Submarino* (Depoimento de Ladislau Olcha). Ao lado do cinema, ficava o restaurante onde trabalhava o cozinheiro Jorge Swintou. Elvino Moreira, em seu depoimento,

lembrou que "neste lugar, se bebia, comia e também tinha uma sala de jogos freqüentada pelos funcionários mais graduados" (Depoimento de Elvino Moreira).

Carlos Scramm, antigo funcionário da *Lumber*, afirma que existiram dois cinemas dentro da cidade-empresa americana, um denominado "Monroe" que era exclusivo para os americanos e o "Variedades", aberto também para os operários brasileiros (*Revista Os Pioneiros*, ano 1, n. 1, 1986).

O cinema Variedades foi estabelecido pelo comerciante italiano João Fontana, avô de duas depoentes: Cely Ferreira Tramujas e Ninpha Ferreira de Oliveira.

É importante destacar duas datas que são marcantes e que indicam mudanças no rumo do patrimônio da *Lumber*: em 1939, quando da sua nacionalização pelo Presidente Getúlio Vargas, com a nomeação de uma comissão, especialmente designada, para dar continuidade aos empreendimentos; em 1952, quando passou para o Exército, no dia 11 de setembro de 1952, foi oficialmente entregue os bens da extinta *Southern Brazil Lumber & Colonizaztion Company* (neste momento, pertencendo à Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional) ao Ministério da Guerra.

Através de um termo de entrega e de recebimento, o representante da Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional passou os bens para o representante da Quinta Região Militar, Coronel Nelson Cruz. A relação apresenta 109 páginas, descrevendo minuciosamente os bens que foram passados para a responsabilidade do Exército. Do patrimônio arquitetônico, existem referências ao armazém, ao almoxarifado e à farmácia, "com estoques existentes nos mesmos, importam, respectivamente em CR$ 497.716,10 (quatrocentos e noventa e sete mil, setecentos e dezesseis cruzeiros e dez centavos)". A soma segue, acrescentando bens móveis e imóveis até alcançar a quantia de "CR$ 31.532.516,20 (trinta e um milhões, quinhentos e trinta e dois mil, quinhentos e dezesseis cruzeiros e vinte centavos)". Corresponde, pois, à soma geral dos referidos bens, agora sob os cuidados do Exército (*Revista Os Pioneiros*, ano 1, n. 1, 1986).

Os "papéis velhos" que escaparam do fogo, os documentos oficiais ou de particulares, jornais, revistas e as memórias de antigos trabalhadores da *Lumber* ou

de seus descendentes foram imprescindíveis nestas narrativas focadas na reconstituição de apenas aspectos da História silenciosa, pouco ou quase nada conhecida para a maioria dos moradores da própria Região do Contestado e de relevância também para a História Geral e do Brasil. Ao montar este verdadeiro quebra-cabeça com raras e com escassas peças, as imagens tornaram-se fundamentais nas ilustrações e no auxílio às narrativas. Este recurso, fartamente utilizado neste capítulo, mereceu a atenção e a breve descrição sobre o fabuloso legado visual deixado através de fotografias.

4.3 FOTOGRAFIAS DA *LUMBER*

A presença de fotógrafos profissionais nos empreendimentos de Percival Farquhar reforçam a idéia da narrativa dos triunfos do homem sobre a natureza. De fato, não existem limites para as forças poderosas dos guinchos, *donkeys* e locomotivas. O homem, pela sua engenhosidade, vai desbravar a natureza e trazer o progresso.

O gigante *donkey,* arrastando o pinheiro como se fosse um palito de dentes, causava a perplexidade e reafirmava a vitória do homem sobre a natureza. Mesmo que as fotografias, no contexto da execução do Programa Farquhar, fossem recursos pouco popularizados, carregavam o fascínio e o poder de sedução aos olhos dos admirados expectadores.

Nos empreendimentos de Percival Farquhar, sempre foi destaque a figura do fotógrafo, prezando pela importância dos registros visuais. A História da Ferrovia Madeira-Mamoré, sem o Dana Merril, certamente nos faria percorrer outros caminhos da imaginação para elocubrações sobre o empreendimento de tamanha envergadura. Sem sombra de dúvidas, os retratos que congelam o tempo nos levam para percepções inimagináveis.

Na *Southern Brazil Lumber & Colonizaztion Company* em Três Barras, além das fotografias, houve a produção de um documentário onde este filme sem sonorização, gravado em 1913, apresenta todos os processos da engenhosa indústria madeireira instalada em plena Região do Contestado. Embora não encontrando documentação escrita que destaque precisamente as razões da

produção cinematográfica, constitui-se, mesmo assim, em precioso material para um "olhar expandido" em todos os processos produtivos da empresa e de suas possíveis significações.

A cidade-empresa americana de Três Barras teve três grandes fotógrafos que nos legaram a riqueza do acervo que compõe os documentos mais visíveis e apreciados pelo público que busca a História. Basta visitar os museus da região e as exposições: estes apresentam as fotos, muitas vezes sem a justa e merecida autoria e créditos[81]. Três fotógrafos são destacados por lançarem o seu olhar atencioso e suas lentes ao fabuloso patrimônio da *Lumber*: Adão Karwat[82], Claro Gustavo Jansson e Luíz Szczerbowski.

4.3.1 Claro Gustavo Jansson

Nascido na Suécia, no dia 04 de abril de 1877, Claro Gustavo Jansson era um dos seis filhos de um oleiro que, no ano de 1891, embarcou com a família para a América - Claro tinha 14 anos. Deixaram na Suécia a irmã mais velha de 16 anos e os demais seguiram as levas de suecos que, desde 1850, rompiam mares "em direção ao oeste e ao cabo de 100 anos, de acordo com o senso sueco, já eram mais de um milhão de imigrantes vivendo na América". O grande êxodo para a América era fruto do colapso econômico em que havia mergulhado toda a Europa no século XIX, acompanhado de epidemias de cólera e de uma "estrutura social caótica, que não comportava mais as esperanças de crescimento de um povo criado para o trabalho e a disciplina". Segundo D'Allessio, ainda no navio, o destino da família foi traçado quando o oleiro Jansson recebeu a proposta de se estabelecer em Jaguariaíva, no Estado do Paraná, para exercer a sua profissão. A vida no Brasil, apesar da Terra Prometida, não foi o encontro com o sonhado Eldorado. As cartas trocadas com a filha da Suécia, conhecidas um século depois, revelam as dificuldades da nova vida no contexto histórico da nova Pátria que recém libertara do

---

[81] A falta de identificação do autor da fotografia é uma prática constante também em livros que são publicados sem respeitar a autoria da imagem. Muitas imagens destes fotógrafos, há anos, circulam sem a devida identificação não se sabe se há desconhecimento do autor ou má-fé.

[82] Infelizmente, pela escassez de fontes e, principalmente, de tempo e de recursos, não foi possível narrar, ao menos um pouco, sobre Adão Karwat. Por causa disso, resta observar no texto as suas fotos e reconhecer a riqueza dos detalhes e a qualidade das imagens.

cativeiro os escravos; os fazendeiros do café, por seu turno, chegavam ao poder decididos a manter a propriedade da terra sob controle. As barreiras culturais também foram duros obstáculos para os imigrantes suecos. Esclarece o referido autor que, com apenas 15 anos, Claro Jansson já havia saído de casa e morou um tempo no povoado da Lapa, local que em 1893 foi um dos palcos da Revolução Federalista, episódio sangrento narrado pelo menino "astuto que conseguiu escapar para Jaguariaíva" na casa dos pais. Recrutado pela Guarda Nacional já no contexto final da Revolução Federalista, desvencilha-se da tropa, faz uma breve passagem pelo Sudeste cafeeiro e, em 1895, está em Porto União, trabalhando em uma olaria (D'ALESSIO, 2003, p. 10 - 11).

Depois da olaria, os anos que se passaram foram marcados por outros ofícios como o de madeireiro da extração e de transporte por balsas pelo Rio Uruguai para o mercado argentino ou, ainda, pelo trabalho com a erva-mate. Como ervateiro, transferiu-se para a região de Misiones na Argentina. Neste tempo, Claro já havia constituído família e logo se transforma em fotógrafo.

No ano de 1907, Claro está com o "aparelho" de tirar fotos, "com sua curiosidade de viajante e olhar sinuoso e antropológico passou a documentar seu cotidiano da lida com o mate, os barracões, os extrativistas, mulas e vapores", como escreveu D'ALESSIO (2003, p. 22). Claro então documentou importantes episódios da História brasileira, como a passagem das forças paulistas durante a Revolta dos Tenentes, as tropas combatendo na Revolução de 1930 e a Revolução Constitucionalista de São Paulo.

Jansson foi também o fotógrafo da Revolta dos Sertanejos do Contestado, acompanhando "os movimentos da guerra ao lado das tropas do Governo" e, ainda, segundo D'Alessio, no ano de 1914, Claro estava empregado na *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* encarregado à fazer "a cobertura fotográfica da serraria da *Lumber,* até hoje a maior que já se montou no Brasil" (ibid., p. 70-114). Além de fotografar a cidade-empresa americana de Três Barras, também registrou importantes imagens da *Lumber* Morungava, outro empreendimento do Programa Farquhar que se localizava próximo a Itararé e que constam registros no Arquivo Particular de Romário José Borelli.

Durante o período em que trabalhou na *Lumber*, Jansson desempenhou também outras funções, como as de Juiz de Paz e de Delegado de Polícia. Em

1928, mudou-se com a família para Itararé, onde morreu em março de 1954, deixando um legado de milhares de registros fotográficos relacionados a momentos cruciais da História brasileira.

4.3.2 Luíz Sczcherbowski

Natural de Wadovice, na Polônia, Luiz Sczcherbowski chegou ao Brasil por volta de 1900, também acompanhando as levas de poloneses que vinham para a América. Primeiramente, estabeleceu-se em Curitiba, onde se casou com Maria, também imigrante polonesa, e lá permaneceram por aproximadamente uma década.

Poliglota, falando polonês, russo, alemão, inglês e português, durante o tempo que esteve em Curitiba, editou um jornal chamado *Naród,* traduzido para o português como *O povo*. No ano de 1911, mudou-se para Três Barras, em que a facilidade de comunicação auxiliou no diálogo com os dirigentes americanos; já nos primeiros tempos de funcionamento da *Lumber,* Luiz começou a trabalhar como apontador e como vendedor de terras no setor de colonização da empresa americana.

Nele, o espírito empreendedor manifestou-se cedo, pois já em 1914 Luiz deixou a *Lumber* e iniciou uma fábrica de cigarros. Criou as marcas de cigarro *Três Barras*, *Rio Tigre* e *Norton*: “Era uma das poucas fábricas de cigarros do Brasil, que eram produzidos com filtro, um filtro que se chamava *Salvesol*, que era um algodão químico que não permitia a passagem do narcótico para os pulmões” (*A Gazeta Tresbarrense*, ago. 2004).

Além da fábrica de cigarros, instalou na Colônia Rio Tigre um gerador de energia elétrica e um moinho colonial movidos com força hidráulica. Formou um pomar com sementes importadas e produziu frutas e verduras com excelentes resultados; chegou a formar até um apiário e estabeleceu em Três Barras um açougue e uma casa comercial. Mesmo desempenhando várias atividades, o maior legado deixado pelo imigrante polonês foi a produção de fotografias, realizadas desde a sua chegada em Três Barras.

Luiza Shelemberguer Sczcherbowski afirma que Luiz foi o primeiro fotógrafo de Três Barras. Conta que "todos os negativos das fotos eram gravados em vidro e até os dias de hoje podem ser revelados, produzindo bonitas fotos da época" (*A Gazeta Tresbarrense*, ago. 2004). Claro Jansson chegou para morar e trabalhar em Três Barras em 1914. As fotos que antecedem a este período, desde a fase da instalação da *Lumber,* foram tiradas por Luiz. Existem várias dificuldades em se precisar a autoria de muitas fotos pela falta de atribuição de créditos aos autores.

Vítima de uma infecção causada pela extração de um dente, com apenas 44 anos, Luiz morreu e deixou singulares fotografias da instalação, dos primeiros passos da empresa americana em Três Barras, e também do seu incipiente e exemplar trabalho no ramo da manufatura, sem ser no setor madeireiro.

4.4 NARRATIVAS DE MEMÓRIAS

A História de muitas pessoas esteve diretamente ligada aos acontecimentos e aos fatos que envolveram toda trajetória da SBL&CC, desde a sua instalação, iniciada em 1909, com o desenrolar da Guerra do Contestado, com a atuação daquela empresa até ser nacionalizada, com o período em que pertenceu às empresas incorporadas ao patrimônio da União e, depois, como campo de instrução do Exército até a atualidade.

De diversas partes do mundo, Histórias de vida se entrelaçam aos acontecimentos e aos fatos do cotidiano e da vida de milhares de pessoas que viveram no contexto de atuação da *Lumber*. Neste sentido, a História de muitos é a própria História da *Lumber* e vice-versa, cada qual com suas lembranças e Histórias de vida.

Foram tantos os operários que trabalharam e que tiveram a sua trajetória pessoal relacionada à História da *Lumber,* que inúmeras e interessantes narrativas poderiam ser aqui citadas. Imigrantes que deixaram para trás a Pátria, arriscaram-se por longas e por perigosas viagens ao desconhecido, sonhando com uma vida melhor. Entre os entrevistados, encontramos o maior número de imigrantes que

trabalharam na *Lumber,* advindos da Rússia, Ucrânia, Alemanha e Polônia (Anexo 17 - Memórias de um imigrante polonês).

São tantas as memórias como nos contou Pedro Moskwen (*in memoriam*), afirmando que o seu avô Lucas Moskwen morreu acidentalmente na Ucrânia e a avó, com três filhos, veio embora para o Brasil. O pai, chamado Miguel Moskwen, começou a trabalhar na *Lumber,* e a mãe voltou para a Ucrânia e levou junto o filho mais novo, Antônio Moskwen. O outro, tio de Pedro, com o mesmo nome, foi embora para a Argentina. Miguel continuou no Brasil, casou-se com Ana Kosak, uma polonesa, e tiveram 10 filhos. Pedro é um deles e também trabalhou na *Lumber*, fez limpeza, trabalhou no vagonete, na circular e como serrador. Em 2008, com 93 anos, morando em Porto União, relatou memórias da História de vida e de trabalho da família Moskwen brasileira.

Leopoldo Padilha completou 99 anos em agosto de 2008, trabalhou 19 anos na *Lumber;* os seus pais vieram da Lapa, Paraná, e eram brasileiros. Leopoldo contou que os brasileiros trabalhavam, principalmente, nas matas e na empilhação de tábuas. Lauro Dobroshinski, por sua vez, é brasileiro e trabalhou na *Lumber*. O pai, Miguel Dobroshinski, quando veio da Ucrânia, já era casado com Afka Dobroshinski. Miguel trabalhou primeiramente na Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, depois foi trabalhar na *Lumber* como operador de guinchos.

São muitas as memórias de trabalhadores e caboclos da Região do Contestado assim como há muitos arquivos, papéis velhos, bibliografias, imagens, jornais antigos e atuais que revelam aspectos pouco estudados da História do Contestado. A chegada e a atuação da *Brazil Railway Company* na Região do Contestado se fez ostensiva com a inauguração da ferrovia no ano de 1910. Por extensão, em 1911, a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* inaugurou o maior complexo industrial madeireiro da América do Sul e mudou o panorama da Região.

O ano de 1911 ficou marcado pela seca da taquara, um flagelo para os moradores simples do Sertão Contestado. Nos anos seguintes, a atuação da madeireira e colonizadora são paralelos ao conflito desencadeado e que se estende até o ano de 1916. A Guerra do Contestado, neste contexto de profundas mudanças, é o tema que será tratado no próximo capítulo.

5 A ATUAÇÃO DA *BRAZIL RAILWAY COMPANY* E A GUERRA DO CONTESTADO

Nóis não tem direito a terra, tudo é pras gentes da Oropa.
Sertanejo rebelde do Contestado

5.1 A FERROVIA SÃO PAULO-RIO GRANDE: TRANSFORMAÇÕES

O desenvolvimento dos movimentos internacionais de capitais e de mercadorias no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, na Região do Contestado, ficou marcado pela construção da Ferrovia São Paulo-Rio Grande, componente da grande e complexa *Brazil Railway Company*. A inauguração desta Ferrovia ocorreu no final do ano 1910, segundo Amin e Vergapoulus (1997), período considerado como a época clássica do fenômeno imperialista, definido como constitutivo de um sistema capitalista internacional.

A chegada do capital internacional na Região do Contestado, nos primeiros anos do século XX, desencadeou um processo de transformação econômica, política, social e cultural que provocou agudas mudanças no âmago da cultura do povo que vivia no Sertão Contestado.

O contato com os centros urbanos quebrou o isolamento secular da população que vivia na Região. Neste sentido, a Ferrovia São Paulo-Rio Grande carregou em seu bojo a exploração comercial da madeira, a colonização e a institucionalização da propriedade privada, fatores esses decisivos na deflagração da crise que submeteu o sertanejo à progressiva marginalização. Esta foi, pois, a principal causa da eclosão do maior conflito social brasileiro da República Velha, denominado Guerra do Contestado.

A instalação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* na floresta ombrófila mista estava de acordo com o Programa Farquhar; como foi possível constatar, possibilitou a cadeia lucrativa em várias décadas de exploração comercial

madeireira e atividades colonizadoras. Contudo, as mudanças que ocorreram com a chegada do grupo Farquhar impulsionaram a luta armada na Região do Contestado.

5.2 A GUERRA DO CONTESTADO

O desencadeamento da guerra na Região do Contestado foi antecedido por acontecimentos significativos. Os mais expressivos foram a inauguração da Ferrovia São Paulo-Rio Grande, em dezembro de 1910, consolidando a via de chegada do capital internacional na Região e, ainda, o início das atividades madeireiras e colonizadoras pela *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* no ano de 1911 e que transformaram totalmente a Região do Contestado. No mesmo ano, um edital publicado pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, no jornal *O Palmense*, alertava os moradores:

> Este faz saber que é expressamente proibido invadir ou ocupar os terrenos pertencentes à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, situados em ambas as margens do Rio do Peixe e em outras localidades onde, por concessão estatal, a Companhia da Estrada de Ferro possui terras que já foram ou estão sendo medidas e demarcadas por ela. (...) Fazendo ciente aos que nela trabalharem ou se estabelecerem, que procederá judicialmente contra os invasores, tornando-os responsáveis por perdas e danos. E para que ninguém alegue ignorância, mandou fazer o presente que será fixado nos lugares mais públicos e publicado pela imprensa. Para informações concernentes a terras para venda pela companhia da Estrada de Ferro, dirija-se a (...) Coronel Henrique Rupp – Inspetor, Campos Novos, Santa Catarina. Francis E. Cole – Comissário de Terras, Curitiba – Paraná (O PALMENSE *apud* BERNARDET, 1979, p. 51-52).

Muitos moradores já estavam estabelecidos nas terras próximas ao Rio do Peixe, de longa data, e viviam na condição de posseiros. Para o historiador Oswaldo Rodrigues Cabral, a concessão feita à Ferrovia São Paulo-Rio Grande foi a causa do desalojamento dos moradores das terras devolutas: “O Caboclo da região, valente, embora humilde, foi ainda vítima de mais uma injustiça. Sobre o Vale do Rio do Peixe, em terras devolutas, instalara, aqui e além, o seu rancho, a sua pequena roça. Vivia rudimentarmente, esquecido no meio do mato. Lembraram-se dele, entretanto, para expulsá-lo das terras que ocupara” (CABRAL, 1960). Assim escreveu Marli Auras: “homens sem terra construíam toscas moradias em áreas devolutas” (AURAS, 1984, p. 31).

Afirmações realizadas por um diretor da *Lumber,* descrita em um dos relatórios da Companhia, evidenciam que o projeto de extração madeireira e de colonização na Região do Contestado enfrentaria dificuldades, mesmo depois do acerto dos limites interestaduais: “Esta propriedade sempre teve intrusos na mesma (...). Muitos destes intrusos foram nascidos e criados na propriedade assim como seus pais, e para fazê-los se retirar agora encontraríamos grandes dificuldades”. (Relatório da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* ao presidente da *Brazil Railway Company* de abril de 1917).

Figura n. 46: Defesa da *Lumber*

Fonte: D’ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2003. p. 49.

Observa-se, na foto, uma trincheira formada com palanques de madeira e os preparativos de defesa da *Lumber* em caso de ataque por parte dos sertanejos rebelados. De fato, em 29 de setembro de 1914, a grande serraria de Três Barras foi atacada; no entanto, os sertanejos foram repelidos pelo forte e pelo bem armado grupo de seguranças particulares da empresa.

O sociólogo Duglas Teixeira Monteiro (1974, p. 43-49) constatou que, no mundo rústico do sertanejo, existia a “violência costumeira” que era componente das duras condições de vida impostas por “obra do destino”, pelas questões de honra, pelas questões políticas e pela violência relacionada a questões de terra. Própria do mundo rústico, a inexistência de escolas, de igrejas, de hospitais ou de delegacias relegava a resolução dos conflitos à constituição dos grupos protegidos e a serviço dos coronéis. Com o capital internacional, chegou a “violência inovadora” que provocou mudança nos costumes e nos modos de encarar a vida e de se resolver as pendengas.

O referido sociólogo apontou traços dessa violência inovadora nas atividades da construção da ferrovia, exemplificando com a chegada de levas com milhares de homens de diversas capitais brasileiras, “recrutados mais ou menos à força”. Novas relações de trabalho foram estabelecidas e os conflitos passaram a ser resolvidos pelo “corpo de segurança particular” das empresas que chegaram. A Região, já carregada de tensões, contou com novos e diferentes elementos:

> O estabelecimento da *Brazil Railway,* como também, da *Southern Lumber* na área faz com que surjam modalidades novas de controle, de violência e de repressão. Se ambas dispunham de polícia própria, distinguia-se esta dos bandos tradicionais de capangas por estar a serviço de interesses econômicos anônimos e não à disposição dos interesses pessoais de determinados “coronéis” (MONTEIRO, 1974, p. 44).

Nas áreas de concessão das empresas advindas com a ferrovia, posseiros foram expulsos pelos grupos particulares de segurança e muitos transformados em “intrusos”, dando “origem a uma numerosa massa marginalizada, criando um clima de incerteza, inclusive entre pequenos proprietários e fazendeiros médios”. (Ibid., p. 45).

Os primeiros despejos, segundo Vinhas de Queiroz, ocorreram no ano de 1911. Escreve o referido autor: “Contra os posseiros que se recusavam a retirar-se dessas extensões, Achilles Stengel enviava o Corpo de Segurança da empresa, composto então de 200 homens” (VINHAS DE QUEIROZ, 1977, p.73). Além dos primeiros despejos, o ano de 1911 também ficou marcado pela seca da taquara[83],

---

[83] O fenômeno da seca da taquara ocorre a cada três décadas. A taquara floresce e larga uma semente que alimenta e que prolifera em grande quantidade os ratos. Quando terminam as sementes, os roedores atacam as plantações, invadem os paióis e as casas. Para os moradores

um flagelo natural que piorou o quadro de carestia e que agravou a crise. Tais fatos reforçam a afirmação de Donald Schüller que a Guerra do Contestado "foi um massacre do poder econômico contra camponeses espoliados e desassistidos". (SCHÜLLER, 1996, *Jornal o Contestado*).

Schüller exemplificou:

> Os europeus foram trazidos para a Região do Contestado para derrubar as florestas. Trouxeram um processo de desertificação. Os pinhais foram derrubados e a população nativa tinha o pinhão como alimento. Contribuíram para o derramamento de sangue na Região do Contestado (loc. cit.).

Diante da miséria provocada pela falta do milho, devorado pelos ratos, dos pinhões, pela derrubada dos pinheiros e pelos despejos das terras onde viviam, o quadro dos "errantes do novo século"[84] foi perambular pelos sertões e buscar em José Maria a esperança de um tempo de Justiça e de felicidade na imaginação e na criação de uma cidade santa, ambiente místico, esse que confortava os atribulados sertanejos da Região do Contestado.

Os fatos que desencadearam o início da Guerra do Contestado estão relacionados à aglomeração em torno de José Maria e às disputas políticas entre os coronéis de Curitibanos e Campos Novos. Após a partida do séquito para o Irani e o combate contra o Regimento de Segurança do Paraná, restaram aos sertanejos o desgosto pelos mortos, as armas abandonadas pelos soldados e a crença de que José Maria iria ressuscitar.

O quadro de "complexas variantes"[85] apontado por Celso Martins (2007) continuava presente no cotidiano dos sertanejos sobreviventes do Combate do Irani, que, após o enterro dos mortos, principiaram a dispersar-se pela Região. Os que ainda tinham onde morar, voltaram para os ranchos: "Empregados da estrada de ferro à margem do Rio do Peixe, informaram que diversos fanáticos passaram para Santa Catarina, conduzindo amigos e parentes feridos, alguns em estado grave" (VINHAS DE QUEIROZ, 1981, p. 105).

---

que viviam isolados no Sertão em ranchos precários, era uma séria ameaça e sinal de crise de alimentos.

[84] Assim denominados pelo sociólogo Duglas Teixeira Monteiro.

[85] As complexas variantes apontadas por Martins foram abordadas no primeiro capítulo e dizem respeito às disputas pela terra entre os coronéis, a presença e a atuação da *Brazil Railway Company*, as disputas pelo território contestado, o Messianismo, entre outras.

O reencontro dos sertanejos nos redutos ou nas cidades santas[86] começou quando Eusébio Ferreira dos Santos, lavrador de Perdizes Grandes, que esteve com José Maria antes da partida para o Irani, convocou os vizinhos para o retorno à cidade santa de Taquaruçu. As notícias do combate, da morte e do presságio da ressurreição de José Maria chegaram até ali e foram acolhidas com veneração. Não apenas Eusébio, mas também Manoel Alves de Assunção Rocha cultivavam obstinada devoção a José Maria.

Tudo começou quando Teodora, uma neta de Eusébio, menina órfã de mãe, teve as suas primeiras visões: afirmou que José Maria conversou com ela. A notícia espalhou-se logo e muitos acorreram até a casa de Eusébio, buscando remédios e novidades. Sobre as visões de Teodora, ninguém duvidou: as ordens que a menina transmitia passaram a ser cegamente obedecidas.

No segundo semestre de 1913, chegou Eusébio com a família, e alguns gêneros de primeira necessidade, a Taquaruçu. Acampou em um galpão de Francisco Paes de Farias, onde aguardaria a ressurreição. Em poucos dias, o arranchamento feito próximo à casa de Francisco Ventura ganhou ares de vilarejo, aumentando, dia após dia, o número de habitantes. Uma semana depois da chegada, segundo Vinhas de Queiroz, encontravam-se no local mais de 300 pessoas. Estava ressurgindo a *"cidade santa de Taquaruçu"* (VINHAS DE QUEIROZ, 1981, p. 125).

Taquaruçu tornou-se a cidade santa, sendo instituída ali uma série de normas que iriam reger a vida dos sertanejos nos redutos: normas que se modificaram com o passar do tempo, entre outras, a que identificava como irmão quem raspasse a cabeça e andasse com fita branca no chapéu.[87]

---

[86] Cidade santa ou reduto eram os locais onde os sertanejos se encontravam e viviam provisoriamente, buscando alento nas orações e nas tentativas de convivência fraterna, identificados com a irmandade cabocla. Um estudo, por nós elaborado, foi aprofundado durante a pesquisa para a elaboração de dissertação de Mestrado neste mesmo Programa de Pós-Graduação com o seguinte título: "Da cidade santa à corte celeste: memórias de sertanejos e a Guerra do Contestado". Foi publicado em livro em 1998.

[87] No filme *A Guerra dos Pelados* (1971), o cineasta Sylvio Back representou os caboclos despojados de bens e de cabelos raspados. Na legenda há a seguinte descrição: "Outono de 1913, Taquaruçu, interior de Santa Catarina, Campanha do Contestado. A concessão de terras a uma companhia de estrada de ferro estrangeira para explorar suas riquezas e a existência de reduto messiânico formado por posseiros geram um sangrento conflito. Por exigência dos "coronéis" da região, forças regulares intervêm para liquidar as tensões".

Figura n. 47: Procissão

Fonte: D'ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2003. p. 78-79.

A cena retrata uma procissão de rebeldes e revela aspectos comuns aos costumes dos moradores das cidades santas, a saber, a roupa branca, o uso de símbolos como a bandeira e a rotina de orações na hora das *formas* no *quadro santo*.

Foram instituídas as *Formas* e o *Quadro Santo*[88], a partilha dos bens entre os irmãos e a obediência ao representante de José Maria. Recriaram-se os *Pares de França* para prestarem auxílio nas solenidades das *formas*. As atribuições dos *Pares de França*[89] se modificariam a partir de Caraguatá, a princípio, intermediários entre videntes e os demais. Cumpriam, de início, um papel religioso. Nas *formas,* além do encontro místico, era o momento de repassar as ordens que vinham de José Maria.

A cidade santa de Taquaruçu ganhou adeptos de todos os lados, desde posseiros, lavradores, ex-trabalhadores das empresas que haviam se instalado na

[88] O *Quadro Santo* – com quatro cruzes eregidas nos cantos, as procissões percorriam todo o terreiro e paravam na frente de cada cruz para recitar orações e dar vivas aos santos e a "São João Maria". As *formas* eram os momentos de orações matutinas, vespertinas e noturnas. Depoimentos de Porfírio e Manoel (Documentário: *Contestado - a guerra desconhecida*).

[89] *Pares de França* – era a denominação inspirada nas leituras das histórias fantásticas do Rei Carlos Magno. Teve a autoria atribuída ao alfabetizado curandeiro de ervas José Maria, que teria criado a sua guarda de honra, formada por doze pares (24 pessoas). Os componentes da guarda ou dos *pares de frança,* destacaram-se pelas aptidões religiosas e bélicas.

região e até pequenos e médios proprietários. O movimento alastrou-se, tornou-se alarmante e preocupou as autoridades. Segundo Duglas Teixeira Monteiro, o território conflagrado abrangeu uma área entre 25 e 28.000 km^2 e mais de 20.000 sertanejos que viviam na região. Os sertanejos que estiveram nas cidades santas conviveram em grupos estimados de 300 até 5.000 habitantes (MONTEIRO, 1974).

Figura n. 48: Tropas na Região do Contestado

Fonte: Revista **O Cruzeiro**, 25 fev. 1956.

As tropas que seguiam pelo Sertão, ao encalço das cidades santas, eram apoiadas pelos vaqueanos. Estes civis eram os capangas que serviam aos coronéis e conheciam a região, muitos dos quais eram antigos moradores dos redutos.

Foi no Reduto de Taquaruçu que começaram os confrontos entre os sertanejos e as forças oficiais.[90] Em dezembro de 1913, ocorreu o primeiro choque entre a Força Pública catarinense e os sertanejos, entretanto, no dia 08 de fevereiro de 1913, o Exército Republicano brasileiro, com um efetivo de aproximadamente 700 soldados, bombardeou e arrasou a cidade santa de Taquaruçu. O médico do Exército assim descreveu a cena:

---

[90] Forças Oficiais podem ser denominadas como o Exército Nacional, as Forças de Segurança de Santa Catarina e Paraná e também os vaqueanos recrutados na região a serviço destas forças oficiais que vieram para a Região combater os moradores dos redutos.

> O estrago da artilharia sobre o povoado de Taquaruçu era tremendo: grande número de cadáveres, calculados por uns em 40 e por outros em 90 e tantos; pernas, braços, cabeças, animais mortos, bois, cavalos, juncavam o chão; casas queimadas ruíam por toda a parte. Fazia pavor e pena o espetáculo que então se desdobrava aos olhos do espectador: pavor dos destroços humanos; pena das mulheres e crianças que jaziam inertes por todos os cantos do reduto (CERQUEIRA, 1936, p. 20-21).

Antes da destruição do Reduto de Taquaruçu, os sertanejos já haviam erigido Caraguatá. Não cabe aqui descrever todas as cidades santas por onde estiveram os sertanejos entre 1912 e 1915. Entre aqueles que a História destacou os maiores registros estão em Taquaruçu, Caraguatá, Bom Sossego, Caçador, Santa Maria, São Miguel e São Pedro. Por vezes, com denominações diferentes para o mesmo local, alguns menores, chegaram a ser apenas guardas avançadas.

Observa-se que os líderes do movimento sertanejo passaram por mudanças no decorrer dos acontecimentos. No início, habilidades religiosas garantiam a ascensão sobre os demais; porém, na etapa final, características belicosas garantiam o comando e os rumos da revolta. A organização dos Pares de França também sofreu modificações com o passar do tempo, principalmente no que diz respeito à tarefa que competia aos seus integrantes. Nos primeiros tempos, desempenhavam atividades ligadas mais à organização religiosa das *formas*. Quando Venuto Baiano se tornou Comandante de Briga, substituiu os Pares de França existentes por exímios esgrimistas. Os Pares de França passaram a ser 24 sertanejos, escolhidos entre os mais ágeis no manejo do facão, e mais um tamboreiro que rufava o seu instrumento, para excitar os combatentes. “Os Pares de França eram homens escolhidos, de talento, de frente, bem armados iam avançando”.[91]

Para se protegerem das armas inimigas, carregavam sempre consigo, nas “gibeiras”,[92] orações que acreditavam ser poderosas para fechar o corpo. A princípio, estavam a serviço da virgem, compondo a guarda de honra e auxiliando nas *formas*. De Caraguatá em diante, estavam a serviço do comandante geral. Além de participarem efetivamente nos momentos decisivos dos combates, obedeciam às

---

[91] Depoimento de João Maria de Góis, um dos remanescentes da Guerra do Contestado que foi tamboreiro dos *pares de frança*. Esteve nos redutos até o final, apresentando-se para as forças do Capitão Vieira da Rosa. Entrevistado em 1996, morreu em 1998.

[92] Gibeira – corruptela de algibeira, bolso

ordens, aterrorizando os vacilantes e os inimigos do comandante. Assim o sonho da convivência fraterna, com o passar do tempo, transformou-se em pesadelo. Os ataques das forças oficiais espalharam o constante medo e a morte nos redutos, que eram destruídos e queimados, após serem tomados. O aumento do número de pessoas nos redutos escasseava os alimentos; seguiam-se a fome, a miséria, as doenças. Não bastasse, nos últimos redutos, sob o comando de Adeodato, foi proibida a saída dos sertanejos. A pena capital passou a ser fato corriqueiro no cotidiano dos redutos - até lamentações e choros foram proibidos.

O auge do conflito ocorreu com a destruição do Reduto de Santa Maria, onde o Exército brasileiro encerrou a sua "campanha" e a etapa final foi marcada pela participação decisiva dos vaqueanos, muitos dos quais antigos moradores das cidades santas. Santa Maria chegou a reunir, de uma só vez, aproximadamente 5.000 habitantes. Na transferência do reduto-mor de Caçador para Santa Maria, o primeiro não foi abandonado: "Dali até Santa Maria estendiam-se nove quilômetros de estrada que aos poucos foi sendo ladeada de casas, formando um casario quase ininterrupto" (VINHAS DE QUEIROZ, 1981, p. 240). Desta forma, Caçador transformou-se em uma guarda que protegia a entrada do Vale de Santa Maria. Além dos famosos piquetes que partiam em busca de comida, de armamento e até de pessoas para engrossar as fileiras de participante das cidades santas, existiam as guardas que protegiam dos ataques oficiais ou, na pior hipótese, protelavam o avanço e davam o tempo suficiente para as pessoas se dispersarem pelas matas até a formação de uma nova cidade santa.

Figura n. 49: Acampamento militar

Fonte: D'ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2003. p. 74-75

A imagem acima traz o acampamento militar, com um grande efetivo de tropas, estacionado às margens do Rio Iguaçu, na cidade de União da Vitória, Paraná. Sobre o assunto, a grande mobilização fazia parte da estratégia do cerco militar aos redutos de toda a região conflagrada.

Em 08 de fevereiro de 1915, marcharam três batalhões reforçados por duas seções de metralhadoras sobre o Reduto de Santa Maria. A guarda que o defendia, liderada por Adeodato e Olegário Ramos, com 100 homens entrincheirados em um desfiladeiro, conseguira segurar todo o efetivo oficial: “O combate durou o dia inteiro, sem que a guarda tivesse sido tomada” (Ibid., p. 255).

Figura n. 50: Croquis do Exército

Fonte: Arquivo Público do Paraná

Figura n. 51: Croquis das áreas adjacentes da maior cidade santa

Fonte: Arquivo Público do Paraná

Os croquis do Exército, feitos em março de 1915, evidenciam o cerco ao reduto de Santa Maria. As principais referências são o Rio do Peixe e a Ferrovia São Paulo-Rio Grande, como pontos de partida de tropas às estações de Calmon e Rio Caçador. Para combater os sertanejos entrincheirados no reduto de Santa Maria, o Comandante Geral Setembrino de Carvalho marchou com o 14º Batalhão de Infantaria, civis, artilharia de montanha e metralhadora (Anexo 4).

O pesadelo também bateu nas tropas oficiais, e os comandantes são unânimes em narrar as dificuldades da luta contra os sertanejos que usavam de “artimanhas” na luta, estratégias que o próprio Exército desconhecia e que de nada adiantava a superioridade bélica. O Tenente Assumpção declara que “a facilidade com que os jagunços manejavam o facão superava em muito a dificuldade com que a carga da baioneta era dada dentro da mata, onde o manejo da carabina é dificultado pelo seu comprimento” (D’ASSUMPÇÃO, 1917, v. 1).

Para o General Setembrino, as táticas de luta dos sertanejos não ensinavam as forças oficiais preparadas para a “Campanha Clássica” ou para a “Grande

Guerra", no entanto advertia, ao apontar as falhas, "mostrando-nos com sinceridade nua dos fatos, que precisamos melhorar intelectualmente, moralmente, praticamente". O General segue detalhando que os sertanejos tiram vantagem das emboscadas, visto que se escondem em posições "inteligentemente escolhidas nas estradas que conduzem aos redutos, e procuram mantê-las com o máximo vigor": "estavam trepados em árvores, ocultos pelas folhagem, caçando à vontade" e no chão são bons esgrimistas de facão, exímios no aproveitarem, como defesa, os acidentes do solo" (CARVALHO, 1916).

E neste cenário de lutas, onde cada cidade santa desbaratada custava muitas vidas de lado a lado que, em abril de 1915, aconteceram os maiores confrontos da Guerra do Contestado entre o Exército brasileiro e os sertanejos protegidos pelas matas, pelas serras e pelos vales acidentados do Reduto de Santa Maria.

Após renhidos combates, as artimanhas e as táticas de luta dos sertanejos foram vencidas pelas armas do fogo. Desbaratada a resistência cabocla, o reduto de Santa Maria virou cinzas. Os militares venceram a campanha e assim ficou registrada a queda da maior cidade santa da Guerra do Contestado:

> O número de jagunços mortos que foi possível contar se eleva a 600... Relata que as mulheres também foram mortas e não fala nas crianças. Garante que os redutos de Caçador e Santa Maria estão extintos e conclui que: "não posso garantir que todos os bandidos que infestam o Contestado tenham desaparecido, mas a missão confiada ao Exército, cujo desempenho dependia do assalto ao Reduto de Santa Maria, está cumprida (CARVALHO, 1916).

Os soldados do Exército rumaram para a Estação do Rio Caçador e retornaram aos quartéis. Os sertanejos, liderados por Adeodato, ainda erigiram os Redutos de São Miguel e São Pedro. Ambos foram destruídos, bastando a participação das forças estaduais e dos vaqueanos, muitos dos quais eram antigos moradores das cidades santas.

Manoel Martins,[93] antigo morador da cidade santa de São Pedro, contou que nos dias 17, 18 e 19 de dezembro de 1915, as Forças Públicas e os vaqueanos atacaram o Reduto, estabelecido no exato local onde hoje é a cidade de Timbó

[93] Entrevista realizada em 1995. Manoel Martins, irmão de Porfírio, também esteve no Reduto de São Pedro; o primeiro morreu em 1999.

Grande, Santa Catarina, no momento das orações da *forma* no quadro santo. De surpresa, destruíram o Reduto, matando os que não conseguiram fugir nem se entregaram.

Após cair a última cidade santa da Guerra do Contestado, para evitar novos ajuntamentos, a Força Pública catarinense permaneceu na Região, comandada pelo Capitão Vieira da Rosa, que tratava de prender os antigos moradores dos redutos que perambulavam a esmo, desnorteados e famintos. O Capitão, informado de que os sertanejos haviam sido dispersados, “mandou os piquetes trazer aquele povo que estava extraviado pelos matos. (...) Foram reunidos grupos de miseráveis que mal podiam caminhar” (LEMOS, 1989, p.73).

Figura n. 52: Rendição de caboclos na Guerra do Contestado

Fonte: Foto de Claro Gustavo Jansson, Acervo de Joeli Laba

Cena comum no final da Guerra do Contestado, muitos moradores dos redutos se entregavam em Canoinhas, Curitibanos ou para comandantes de tropas estacionadas pela região. Na imagem acima, observa-se um grande número de crianças entre os caboclos capitulantes.

Traumatizados e com medo das execuções, os sobreviventes que se entregavam, culpavam Adeodato por estarem nos redutos. O historiador Pinheiro Machado descreveu a “demonização” que ocorreu ao último líder sertanejo:

> Os sertanejos que tinham o azar de encontrar pela frente os piquetes vaqueanos de Pedro Ruivo, em Canoinhas, ou Colette, em Santa Cecília do Rio Correntes, sabiam que seriam massacrados sem piedade. Estes procedimentos acentuaram o discurso de vitimização dos que se apresentavam, semelhante a uma ladainha. Afirmavam que estavam vivendo à força nos redutos, sob a ameaça violenta e onipresente de Adeodato (MACHADO, 2004, p. 326).

O número de mortos da Guerra do Contestado é estimado de 3.000 a 8.000, com grande dificuldade de cálculos já que a grande maioria dos caboclos sequer tinha documentos, e as causas vão desde os que tombaram em combates, pela fome, pelas doenças ou pelas execuções sumárias.[94] O número de efetivos das tropas oficiais chegou a 6.000, segundo Monteiro, um terço do Exército Republicano brasileiro, apoiado por aproximadamente 1.000 vaqueanos da região e pelas Forças Públicas do Paraná e de Santa Catarina (MONTEIRO, 1974).

5.3 O CAPITÃO JOÃO TEIXEIRA MATTOS DA COSTA

A participação do Exército brasileiro na Campanha do Contestado ficou registrada em diversos livros elaborados pela geração de militares da República Velha[95]. Muitos haviam lutado contra os movimentos monarquistas do período e enfrentado o pesadelo de Canudos, o que pareceu se repetir na Região do Contestado. Dos últimos comandantes militares que atuaram no Contestado, dois se destacaram: João Teixeira Mattos da Costa e Fernando Setembrino de Carvalho.

João Teixeira Mattos da Costa nasceu em 1875 no Estado do Rio de Janeiro. Em maio de 1889, foi admitido na Escola de Aprendizes e Artilheiros. Em 1891, foi transferido para o Quinto Regimento de Artilheiros, passou pelo 16º

---

[94] Em Canoinhas, o vaqueano Pedro Ruivo degolou mais de 100 sertanejos que se entregaram. O Capitão Vieira da Rosa, após a retirada do Exército da Região, assumiu o comando dos piquetes que atuavam na repressão aos antigos moradores das cidades santas (Documentário - *Contestado: a guerra desconhecida*).

[95] Entre os escritos principais estão os de Herculano Teixeira D’Assumpção e Setembrino de Carvalho.

Batalhão de Infantaria e esteve à disposição da Escola Militar na então Capital Federal.[96]

Durante a carreira militar, Mattos da Costa recebeu diversas promoções e passou por vários regimentos antes de iniciar as viagens de campanha. Em 1894, ocupou o posto de Segundo Sargento, embarcou para São Paulo (Itararé), marchando em uma coluna expedicionária para o Paraná. Passou, ainda, para Primeiro Sargento e depois Alferes. Durante este tempo, também chegou a ser preso durante 15 dias "por ter respondido de modo inconveniente ao seu comandante de companhia". No mesmo ano, foi louvado pela lealdade, pelo patriotismo e pela alta compreensão de seus deveres militares, "durante o tempo em que fez parte do Batalhão da divisão, no intuito de sufocar a revolta contra o Governo legalmente constituído" (DA COSTA, 1946, p. 2).

Esteve no Rio Grande do Sul em 1896, no Batalhão de Infantaria, onde recebeu elogios do General Comandante do Sexto Distrito Militar em nome do Presidente da República "pelos bons serviços prestados, conservando-se observador da disciplina e do cumprimento dos seus deveres e pela irrepreensível conduta que soube manter de modo a concorrer eficazmente para o glorioso feito da pacificação do Rio Grande do Sul e sua consolidação" (DA COSTA, 1946, p. 3).

Depois de voltar para o Rio de Janeiro em 1897, empreendeu com o Exército a fastidiosa marcha e luta contra os sertanejos seguidores de Antônio Conselheiro. Após destacada participação militar no combate aos sertanejos de Canudos, "sendo louvado pela boa vontade que revelou, atividade e zelo no serviço, sendo declarado que o Batalhão jamais esquecerá a conduta distinta que teve no assalto de outubro de 1897 em Canudos" (DA COSTA, 1946, p. 5) Retornou à Capital Federal, onde, após outras proezas, foi louvado pelo General - Chefe do Estado Maior do Exército, Senhor Hermes Rodrigues da Fonseca "pela exemplar conduta, inteligência a acentuado zelo de que deu exuberantes provas durante a Administração do mesmo Senhor General e agradeceu-lhe o carinho afetuoso com que o distinguia e que o deixava inteiramente à vontade no batalhão" (Ibid., p. 8).

Mattos da Costa esteve ainda à disposição do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas para servir na Comissão de Linhas Telegráficas no Mato Grosso,

---

[96] DA COSTA, Fernando Lopes. Diretor do Arquivo do Exército. Inf. 2199 de 18/10/1946.

Acre e Amazônia: “Louvado pelo zelo, interesse, inteligência e lealdade com que se houve no comando interino da companhia, demonstrando ainda mais uma vez ser um oficial brioso e distinto” (Ibid., p. 11).

Em 1914, Mattos da Costa foi promovido a posto de Capitão e iniciou a sua participação na Campanha do Contestado. No dia 06 de junho, “assumiu o comando do Batalhão na Cidade de Curitiba, embarcando na mesma data com o referido corpo; desembarcando no dia 07 em Porto União da Vitória, onde aquartelou” (DA COSTA, 1946, p. 13). Começou a sua curta e interessante atuação no combate aos sertanejos da Região do Contestado.

Mattos da Costa substituiu o General Mesquita no comando das operações militares no Contestado. Mesquita, em breve atuação malograda, citou que “explorações políticas” e “explorações econômicas” são as causas da revolta dos sertanejos. Em seu relatório, depois de exonerar-se, o General Mesquita escreveu que não queria andar com forças federais “à cata de bandidos como capitão do mato do tempo da escravatura”. Culpou os governos de Santa Catarina e Paraná pela infestação de “elementos perniciosos”, pois ambos “descuram da instrução, deixando a ignorância campear livremente, chegando o fanatismo a constituir grupos” (SOARES, 1931, p. 72).

Cabe observar que a simpatia pelos sertanejos, na condição de explorados, não era apenas do General Mesquita. Mattos da Costa também simpatizou com a visão de um movimento de sertanejos que não sabiam defender os seus direitos de outra forma e recebeu na História o mérito de procurar entender os caboclos. Paulo Pinheiro Machado relatou que, em maio de 1914, Mattos da Costa enviou emissários ao Reduto Bom Sossego para negociações no sentido de estancar o movimento rebelde. O próprio Mattos da Costa teria visitado Maria Rosa para as negociações de paz (MACHADO, 2004, p. 49).

Em junho de 1914, Mattos da Costa estava em Curitiba e fez declarações à imprensa, tentando evidenciar a exploração dos sertanejos feita pelos coronéis. A nota diz:

> Os jagunços queixam-se de que o coronel Arthur de Paula e outros chefes políticos tomaram as terras que habitavam e agora lhes impedem de recorrer às terras devolutas do Governo, por se terem apossado delas pessoas conhecidas e que têm facilidade de obter dos governos, grandes territórios nos dois Estados (PEIXOTO, 1916, p. 229-230).

Na biografia militar do Capitão, consta que ele solicitou permissão para ir até a Capital e obteve autorização do Ministro da Guerra. Sensibilizado com a luta dos sertanejos, o Comandante viajou para o Rio de Janeiro para conferenciar, para mostrar documentos ao Ministro da Guerra e para explicar o que ocorria no Contestado. A frase célebre que expressa o entendimento do Capitão, que comandou as Forças Oficiais no Contestado, entre maio e setembro de 1914, foi assim relatada por Peixoto:

> A revolta do Contestado é apenas uma insurreição de sertanejos espoliados nas suas terras, nos seus direitos e na sua segurança. A questão do Contestado se desfaz com um pouco de instrução e o suficiente de justiça, como um duplo produto que ela é da violência que revolta e da ignorância que não sabe outro meio de defender o seu direito (PEIXOTO, 1916, p. 94).

Enquanto o Capitão tentava uma solução pacífica, os ânimos exaltados e a violência desenfreada faziam parte do cotidiano dos sertanejos, que revidavam os ataques sofridos em Taquaruçu e Caraguatá, atacando e incendiando estações e madeireiras da *Brazil Railway Company*.

5.3.1 Os ataques às estações e às madeireiras da *Brazil Railway Company*

Entre os dias 5 e 6 de setembro de 1914, um grupo de mais de duzentos sertanejos atacou e incendiou as estações ferroviárias de Calmon e São João dos Pobres, atual cidade de Matos Costa. Em Calmon, além da estação, queimaram a madeireira *Lumber*, que fazia parte da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, estabelecida ao lado dos trilhos:

> A grande serraria da Companhia Lumber ardeu totalmente. Os grandes empilhamentos de pinho já beneficiados, abrangendo uma área enorme, em poucas horas se transformaram em cinzeiros esparsos. Os galpões dos machinismos, no dia immediato, eram esteios carbonizados em meios de vasta praça onde as engrenagens, contorcidas pelo calor do fogaréo, se destacavam como esqueletos dos engenhos mecânicos. Em meio de tanta ignomínia, os corpos inertes das victimas ficaram expostos aos porcos famintos, cujos donos haviam fugido ou tombado indefesos (Ibid., p. 232-233).

Em telegrama enviado ao Governo Federal, Shermann Bishop, diretor americano da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, protestou e

ameaçou cobrar os prejuízos se as Forças Federais não barrassem o avanço dos piquetes sertanejos:

> Está em abandono a zona infestada pelos fanáticos, havendo falta de garantias individuais e para as propriedades. Por isso vimos perante o chefe da Nação protestar contra a retirada das forças responsabilizando a União pelos prejuízos que possamos sofrer naquela zona procurando assim salvaguardar os interesses nossos, que possam ser lesado, em conseqüência daquele ato, pois é sabido que as povoações estão ameaçadas por uma horda de fanáticos, conforme protesto que lavramos hoje perante os representantes da justiça federal, para a todo tempo fazermos valer os nossos direitos (SOARES, 1931, p. 91).

Figura n. 53: Escombros da serraria da *Lumber* na Fazenda São Roque

Fonte: Acervo de Joeli Laba.

A foto acima refere-se aos escombros da serraria da *Lumber* na antiga Fazenda São Roque em Calmon, Santa Catarina. Na noite do dia 05 de setembro de 1914, o agente da Estação de São João telegrafou para União da Vitória, avisando que "para as bandas de Calmon, um grande clarão se levanta ao céu, parecendo-lhe um incêndio a lavrar nos depósitos da *Lumber Company*" (VINHAS DE QUEIROZ, 1997, p.170).

Por outro lado, os caboclos também protestavam, não com telegramas, mas com bilhetes deixados nos locais onde passavam, com rastros de destruição. A

União também tinha responsabilidades, por ter espoliado os "filhos brasileiros" das terras e atacado quando estes sonhavam com a convivência fraterna nas cidades santas. Quando o grande piquete comandado por Francisco Alonso de Souza ocupou a Estação de São João, ficou na porta de uma venda, escrito à lápis, a seguinte inscrição, transcrita por Peixoto:

> Nós estava em Taquaruçu tratando da nossa devoção e não matava nem roubava, o Hermes mandou suas forças covardemente nos bombardear onde mataram mulheres e crianças portanto o causante de tudo isto é o bandido do Hermes e portanto nós queremos a lei de Deus que é a monarquia. O governo da República toca os Filhos Brasileiros dos terrenos que pertence à nação e vende para o estrangeiro, nós agora estemo disposto a fazer prevalecer os nossos direitos (PEIXOTO, 1916, p. 74).

Mais tarde, no dia 29 de setembro, os sertanejos atacaram a grande serraria da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, de Três Barras, porém lá foram repelidos pelo grupo particular de segurança da própria companhia.

Responsabilizado em guarnecer Canoinhas, União da Vitória e a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, Mattos da Costa manteve a sede do 16º Batalhão em Vila Nova do Timbó. Em 06 de setembro, o Capitão, comandando 60 homens, chegou em União da Vitória, pois as notícias eram alarmantes e davam conta de que as instalações da estrada de ferro, das casas comerciais e da serraria da *Lumber* de Calmon foram queimadas e houve grande número de pessoas assassinadas.

Mattos da Costa, comandando 60 praças, partiu de trem, rumo ao epicentro dos acontecimentos. Na Estação de Nova Galícia, foi alertado do perigo e solicitou o desembarque de parte da tropa que seguiu pela via férrea, enquanto o trem acompanhou na retaguarda, em marcha lenta. "De repente saem do mato os fanáticos, aos magotes. Trava-se tiroteio. O trem recua, a toda velocidade, e só vai parar em Porto União, deixando sozinho Mattos da Costa e seus soldados" (VINHAS DE QUEIROZ, 1981, p. 193). Os soldados que conseguiram escapar da refrega só chegaram em Porto União, famintos e maltrapilhos, dias mais tarde. Os demais tombaram no local, da mesma forma que o Capitão que procurou compreender as causas da revolta dos sertanejos.

Na biografia militar de João Teixeira Mattos da Costa, está registrado que, no dia 06 de setembro, o Capitão seguiu comandando uma força com 63 praças e 3 inferiores, a fim de fazer um reconhecimento na Linha do Sul. No dia 08, foi

mandado considerar extraviado. Era o fim do Capitão que tentou pacificar o Contestado. No dia 13 de setembro, o Tenente Benedito de Assis Corrêa registrou a sua exclusão, expressando-se com as seguintes palavras: “É com profundo pesar que dou conhecimento a forma do meu comando, que excluo o estado efetivo do Batalhão, o denodado Sr. João Teixeira Mattos Costa, morto heroicamente no reconhecimento que efetuou no lugar denominado São João” (DA COSTA, 1946, p. 13).

Em Porto União da Vitória, no comando das forças em operações de guerra, foi aberto um inquérito policial militar que apurou as circunstâncias do recuo do trem em que o Major João Teixeira Mattos da Costa marchava, comandando o 16º Batalhão de Infantaria, investigando se o procedimento foi delituoso por ter ficado aquele saudoso oficial sem munição e sem meios para se retirar.[97]

O principal depoimento é do Tenente Doutor Sylla Teixeira da Silva, médico do batalhão, que tomou parte no combate e que testemunhou todos os acontecimentos. Contou que aproximadamente 8 km antes da Estação São João, um civil, de nome Generoso Xavier, avisou que havia aproximadamente 400 inimigos bem armados e bem próximos; mesmo assim, a ordem foi continuar até a Estação. Chegando próximo a este lugar, o trem parou antes de uma valeta e o Capitão desembarcou com aproximadamente 40 homens e deu ordem para o trem seguir em marcha lenta. Quando a tropa estava há aproximadamente 100 m de distância, caminhando pelos trilhos, na frente do trem, os inimigos irromperam com forte fuzilaria pelos flancos, onde estavam escondidos nos matos e, de frente, entrincheirados na referida valeta.

O pessoal da máquina foi alvejado e o mestre de linha foi ferido, o que fez com que o trem fosse recuado às pressas e o ferido atendido pelo Dr. Sylla longe da pontaria do inimigo. O trem avançou novamente porque sabiam que o Capitão e os homens, que haviam desembarcado, tinham munição apenas para 50 tiros. Ao tentar municiá-los, os Cabos Nunes e Mandri não conseguiram sequer se afastar 10

---

[97] Associação Cultural Pe. Tomás Pietters – Matos Costa, Santa Catarina. Inquérito Policial Militar da Morte de João Teixeira Mattos da Costa. União da Vitória, 28/09/1914. Foram inquiridos os seguintes testemunhos: Tenente Doutor Sylla Teixeira da Silva de 26 anos, natural do Rio Grande do Sul. Fernando Graemel, ajudante permanente da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande, 46 anos, morador de Ponta Grossa. Cabo João Mandri da Silva, de 21 anos, natural de Pernambuco. O soldado Astrogildo Ferreira da Silva, de 21 anos, natural da Bahia. O soldado João Hugo de Oliveira, de 21 anos, natural da Paraíba. O Cabo Manoel Martins, de 19 anos, natural do Paraná.

m do trem, devido à cerrada fuzilaria. O trem recuou sem ordem, vindo parar há aproximadamente 6 km da emboscada.

O depoente, Dr. Sylla, afirmou ter-se dirigido ao chefe do trem que, "visivelmente embriagado", retrucou, recusando-se a cumprir a ordem de voltar para auxiliar os companheiros. Tendo-se dirigido até a máquina, de revólver erguido, o maquinista respondeu que tinha um homem ferido na máquina e um cilindro furado à bala, e ele e o foguista estavam com medo: "Neste momento, novamente do mato do flanco direito, rompeu forte fuzilaria contra o último carro". O próprio depoente afirma que foi obrigado a se juntar à Força que guarnecia o trem para revidar o ataque. Neste momento, o trem recuou sem parar, trabalhando a contra-vapor e fugindo em alta velocidade, só parando na Estação de Nova Galícia (Depoimento de Dr. Sylla).

Como a máquina estava perfurada e logo ficaria sem se locomover e a munição estaria diminuta, voltou para Porto União da Vitória, "onde um oficial combatente poderia tomar melhor alvitre e que fez parte da expedição do dia seguinte para recolher os extraviados e seis feridos, os quais tratou mesmo no campo (...). Recolheu soldados mortos, sempre na esperança de ser útil ao seu chefe e amigo Capitão Mattos Costa" (Depoimento de Dr. Sylla).

Um segundo depoente, de nome Fernando Graemel, ajudante permanente da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, concorda com o Dr. Sylla, afirmando que as circunstâncias da desobediência do maquinista, além do mestre de linha e do foguista, ocorreram porque o tubo injetor estava furado e era urgente chegar até uma caixa d'água para reabastecer: "A máquina, bastante avariada, corria perigo de cair na mão dos fanáticos". Na retirada, declarou que carregaram muitos moradores que fugiam desesperados: "Homens, mulheres e crianças com bagagem, que estavam na linha pedindo salvação" (Depoimento de Fernando Graemel). Outro depoente afirmou que "se o chefe do trem não recuasse, o desastre seria completo, porque a máquina, a munição e o armamento da guarda da mesma teriam ficado em poder dos bandidos, além do sacrifício de toda a guarda e pessoal do trem" (Depoimento de João Mandri da Silva).

Outro depoente, que esteve no grupo que deixou o trem junto com o Capitão, afirmou que, diante do recuo do trem, foram atacados à arma branca. Deste modo, não era possível mais resistir. O Comandante "batia-se com muita bravura" e

teria dito: “agora cada um trate de si” e dirigiram-se ao mato sem dar as costas ao inimigo. Na retirada, foi ferido e conseguiu “milagrosamente escapar” (Depoimento de João Hugo de Oliveira).

Figura n. 54: Local do combate que vitimou o Capitão Mattos da Costa

Fonte: Foto do autor.

No lado esquerdo da placa, vê-se na foto acima o aterro de passagem da antiga linha ferroviária. Mais à frente, a valeta onde os caboclos teriam feito a espera ao trem com os soldados do Capitão. Localizada a 2 km da sede do Município de Matos Costa, Santa Catarina, na placa está a inscrição: “Neste local em 06/09/1914 tombaram em combate o Capitão João Teixeira Mattos da Costa do 16º BI...”

Na conclusão do Inquérito, o relator, diante dos depoimentos, afirmou que não houve intenção criminosa da parte do chefe do trem: maquinista e foguista agiram “dominados pelo medo”. Além disso, o Comandante, “o pranteado Major Mattos Costa, se portou com bravura estóica, de modo diferente do que afirmam vários jornais, que não trepidavam em macular a memória do desventurado Comandante da expedição” (José Luiz Pereira de Vasconcellos – oficial encarregado que concluiu o Inquérito Policial Militar e encaminhou ao Sr. Coronel Dr. Eduardo Arthur Sócrates, Comandante Geral).

A morte de Mattos da Costa e os ataques às estações e à madeireira da *Brazil Railway Company* foram afrontas ao Governo brasileiro e ao capital internacional impossíveis de se tolerar. O Governo Federal, na intenção de acabar de vez com a Rebelião do Contestado, nomeou como comandante o General Fernando Setembrino de Carvalho.

5.4 PROPOSTA DE PAZ

Quando o General Fernando Setembrino de Carvalho[98] assumiu o comando das operações de guerra, a situação estava fora do controle das autoridades. O movimento alastrou-se tanto que a área conflagrada abrangia mais de 20.000 km, em todas as direções da vasta Região do Contestado. Das cidades santas, partiam piquetes, que eram grupos de sertanejos armados, para "arrebanhar" alimentos, armas e até pessoas para fazerem parte dos redutos. Não foram poupadas fazendas, casas de comércio e vilas. Os homens que resistiram eram mortos e as casas incendiadas. Os moradores da região, que não fossem para os redutos, ou não fugissem em tempo, poderiam pagar com a vida.[99]

A gravidade da situação era visível pela debandada geral de pessoas que, deixando propriedades e moradias, seguiam para cidades distantes da Região do Contestado. Em São João, local de uma estação ferroviária, a família Carneiro, que lá havia se estabelecido por concessão de terras feitas pelo governo do Paraná, enterrou os pertences que não conseguiram carregar e partiram para União da Vitória e depois para Ponta Grossa.[100] O diretor da Companhia *Lumber*, Shermann Bishop, pediu ao Governo brasileiro "garantias individuais e para as propriedades" (SOARES, 1931, p. 91).

---

[98] O General Fernando Setembrino de Carvalho, veterano da Guerra de Canudos foi escolhido para o comando das operações na Região do Contestado.

[99] No depoimento de João Maria Gomes para o *documentário – contestado a guerra desconhecida*, o depoente afirma que mataram a família inteira do seu vizinho Jorge Caetano.

[100] No croqui da p. 214, aparece, na trajetória das forças, rumo ao Reduto de Santa Maria, a localização da fazenda de Absalão Carneiro, que na época perfazia uma área enorme de terras com limites no Rio Caçador ao Sul e Rio dos Pardos ao norte, próximo a Porto União. A família de José Gioppo (pioneiro do Bairro Gioppo de Caçador, Santa Catarina) nas proximidades da confluência entre o Rio Caçador e o Rio do Peixe; na época, era morador de Porto União e também fugiu com a família para Ponta Grossa, Paraná.

Nos relatos de um militar, uma tentativa de descrição da situação, aponta para as causas da revolta dos sertanejos:

> A politicagem, o banditismo, a rapinagem costumeira, um falado regionalismo, a questão dos limites e uma desequilibrada aspiração restauradora das antigas instituições, embutida na cabeça de alguns matutos, ao final, surgiram quase a um só tempo, abruptamente e, occultos nas avançadas do fanatismo que infelizmente ainda lá existe, avassalaram a immensidade do campo (PEIXOTO, 1916, p. 66).

Embora comandantes e oficiais do Exército brasileiro, em Campanha na Região do Contestado, destacassem continuamente as causas políticas (questão de limites entre Santa Catarina e Paraná) e, principalmente, o fanatismo e a ignorância dos “incautos” moradores da Região, a questão econômica está presente em vários escritos, como o texto que segue, em que o direito da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande de “desapropriação de quinze quilômetros de terras devolutas para cada lado da margem” e, ato contínuo, a colonização com o desalojamento dos sertanejos provocaram a rebeldia destes.

Os sertanejos tentavam desmobilizar o incipiente processo de colonização iniciado na Região através dos ataques e da rebeldia. Um exemplo disso foi o ataque aos colonos que a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* instalou na Colônia do Rio das Antas.

5.4.1 Os ataques aos colonos imigrantes da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*

Um relato importante sobre a atuação e sobre início das atividades colonizadoras da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* vem de um relatório militar. O autor aponta claramente o incipiente processo de espoliação a que foram submetidos os sertanejos:

> O direito das desapropriações emana de uma lei, portanto, não se pode contestar. Mas pode-se afirmar e alguns chefes de colonização agiram imprudentemente na execução dessas disposições. O encarregado da colônia de Rio das Antas teve proceder incorrecto na occupação daquelles terrenos por parte da ‘Colonisation Company’. Ali foram summariamente expoliados de suas propriedades muitos sertanejos que há longos annos eram posseiros das devolutas terras, nas margens do Rio do Peixe. Uma tal

> concessão influiu no espírito sertanejo e muito mais o extravagante modo de executá-la, a ponto dos jagunços fazerem disso alarde para levantarem novos adeptos à revolução (Ibid., p. 296-297).

A palavra *espoliação* é usada mais de uma vez no relato, quando o referido autor prossegue apontando o contexto do início das atividades colonizadoras e o impacto na população local. Afirma que “houve certamente, assim, a espoliação de muita gente pacífica que vendo-se, de um momento para outro, privada dos bens e de modestas lavouras, preferiu hostilizar o progresso que lhes foi levar a miséria”. Neste sentido, a chegada do progresso, como pano de fundo de todos os discursos oficiais de justificativa para a implantação do capital internacional na Região, representava o desenvolvimento prometido; todavia, na prática, o referido progresso gerou desapropriações e os moradores revoltados preferiam “tornar-se inimigos do governo que sancionava o acto, expedindo depois fôrças do Exército para combatel-a”. Assim, culpar os revoltados sob o rótulo de “fanáticos” significava desconsiderar as circunstâncias daquele momento histórico em que o referido autor aponta, inclusive, o desemprego dos ferroviários, como elemento complicador da situação, desta maneira descrito pelo militar:

> Era, pois, mais outra sorte de gente que estava em armas sob a denominação de fanáticos. E, às armas foram também, como meio fácil de viver naquellas paragens, muitos trabalhadores da mesma estrada que se viram inesperadamente despedidos na longínqua região, ao ser concluído o ramal da linha de São Francisco (PEIXOTO, 1916, p. 297).

Atento ao que se passava na Região, o General Fernando Setembrino de Carvalho, que substituiu o Capitão Mattos da Costa, em 11 de setembro de 1914, ainda no mesmo mês, no dia 26, publicou um apelo aos habitantes da zona conflagrada, prometendo terra aos que se entregassem:

> Fazendo um apello aos habitantes da zona conflagrada, que se acham em companhia dos fanáticos, eu os convido a que se retirem, mesmo armados, para os pontos onde houver forças, a cujos commandantes devem apresentar-se.
>
> Ahi lhes são garantidos meios de subsistência, até que o Governo lhes dê terras, das quaes se passarão títulos de propriedade.
>
> A contar, porém, desta data em diante, os que o não fizerem espontaneamente, e forem encontrados nos limites da acção da tropa, serão considerados inimigos e assim tratados com todos os rigores das leis da guerra.
>
> Quartel General das Forças em Operações, 26 de setembro de 1914 – General Setembrino de Carvalho (CARVALHO, 1950, p. 147).

Com o apelo, o General deixava claro que estava em sintonia com o desenrolar dos acontecimentos e reconhecia que os patrícios, "habitantes da zona conflagrada", foram espoliados e o acesso à terra poderia significar o impedimento do derramamento de sangue.

Mais tarde, o próprio General considerou a Campanha do Contestado como um "drama sangrento" ou "peleja fratricida" que constituem páginas dolorosas da História pátria, cujos crimes dos sertanejos eram apenas a "inconsciência e ignorância em que se encontravam a par da indiferença com que sempre foram olhados pelos governantes" (CARVALHO, 1950, p. 747).

> Ainda aquella vasta serrania das araucárias, onde as lavouras são poucas, mas as criações são extraordinárias e a indústria do pinho e do matte são inexgotáveis, continuará soffrendo os influxos da desordem, debaixo da duplicidade de pretensas administrações, agachadas ao indifferentismo pelo bem da zona e sob as mesmas condições de descaso pela instrução de suas populações (Ibid., p. 752).

Os "influxos da desordem" foram percebidos pelo General que, mesmo após o apelo prometendo terras aos sertanejos como tentativa de pacificação, durante a sua atuação como comandante das operações de guerra da Campanha do Contestado, enfrentou o ataque dos sertanejos aos colonos recém-estabelecidos em Rio das Antas.

Vinhas de Queiroz descreveu o ataque dos sertanejos à colônia de Rio das Antas, pertencente à *Lumber,* denominando o episódio de Combate de Rio das Antas. Ocorreu no dia 02 de novembro de 1914 e foi comandado por Francisco Alonso e por um piquete de aproximadamente 35 homens:

> Os jagunços logo mataram quatro colonos que encontraram pelos arredores. Alertados, os outros se recolheram para dentro de duas cercas concêntricas de arame farpado que haviam levantado, entrincheiraram-se em suas casas, tomaram das carabinas, tanto os homens quanto as mulheres, e revidaram ao fogo (VINHAS DE QUEIROZ, 1977, p. 203).

O referido autor apontou a morte de nove caboclos e sete colonos. Após o combate, os corpos dos atacantes foram amontoados e queimados: "Todavia, alarmados com a própria façanha e temendo uma represália, os colonos venderam por qualquer preço às praças os seus pertences e resolveram mudar-se para o Estado de São Paulo" (Ibid., p. 204). Tal episódio que representou, deste modo, um

revés para o projeto colonizador das terras de concessão da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

A gravidade da situação e a seqüência de episódios sangrentos fez com que o General Setembrino lançasse outro apelo em dezembro de 1914; desta vez não prometeu terras: pelo contrário, anunciou que a vitória das Forças Oficias era apenas uma questão de tempo; solicitou, pois, a "volta ao trabalho" e clamou por patriotismo:

> População. Aos meus patrícios revoltados – Estou no Contestado em meio da tropa sob o meu commando no desempenho da missão que me foi confiada pelo Governo da República, de restabelecer a ordem nesta bella porção de território pátrio. Com a alma confrangida é que assisto, nesta lucta inglória, derramar o sangue precioso de meus patrícios: soldados do nosso valoroso exercito que tombam no cumprimento do dever, obedientes aos compromissos contrahidos para com a nossa Pátria, cidadãos que, abandonando os lares, despresando o trabalho honesto e divorciando-se da civilização se internaram, errantes pelos sertões desertos, para attentar, de armas na mão, contra as autoridades legalmente constituída.
>
> E como sempre nutri o nobre desejo e a consoladora esperança de vencer esse punhado de brazileiros sem a dolorosa preocupação de exterminal-os, adoptei a defensiva como gênero de guerra, preferindo que fossemos os atacados. Por isso mesmo, ao encetar esta campanha, convidamos os rebelados a depor as armas, espalhando este meu justo apello, em transparência com os nossos sentimentos de humanidade. Atacados, temos sido sempre victoriosos.
>
> Desde o dia 11 de setembro que luctamos, e os nossos soldados cada vez mais se sentem encorajados para a victoria final que não tarda. Mas é preciso parar; é forçoso que se termine essa lucta; que o sangue brazileiro não continue a manchar as nossas terras, onde a natureza accumulou thesouros inexgotaveis, para a grandeza da nossa pátria.
>
> Não venho trazer-vos a morte ou o presídio pela victoria das nossas tropas, sinão concitarmos a mais uma vez a que deponhaes as armas, e acceiteis as garantias que vos offereço em nome do governo e da lei. Impõe-se, portanto, que volteis novamente ao trabalho, meio único capaz de garantir a felicidade do lar e promover a felicidade da nossa grande pátria, que, na quadra actual, tanto precisa de patriotismo dedicado dos seus filhos.
>
> Rio Negro, 28 de Dezembro de 1914. General Fernando Setembrino de Carvalho, commandante e chefe das forças em operações" (PEIXOTO, 1916, p. 561-562).

Entre os meses de setembro de 1914 e abril de 1915, a Guerra do Contestado teve o seu período de maior derramamento de sangue. A ofensiva dos sertanejos fez-se através dos ataques às estações ferroviárias, às madeireiras da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* e às colônias que estavam sendo estabelecidas na Região do Contestado. Mais do que nunca, os "patrícios revoltados" ameaçavam a reputação do Exército oficial.

Figura n. 55: Charge n. 01 de **O Malho**

Fonte: Revista **O Cruzeiro**, 25 fev. 1956

Figura n. 56: Charge n. 02 de **O Malho**

Fonte: Revista **O Cruzeiro**, 25 fev. 1956

As duas charges de **O Malho**, ilustram ironicamente as dificuldades das Forças Oficiais ao enfrentar um inimigo matuto, conhecedor do ambiente e astuto ao utilizar táticas de lutas não-convencionais aos padrões de combates da época: “Estavam trepados em árvores, ocultos pela folhagem caçando à vontade” (CARVALHO, 1916).

O movimento rebelde alcançou a maior expansão, abrangendo uma área de mais de 20.000 km^2, com assaltos a fazendas, a casas de comércio, a vilas e a cidades. Não existiam garantias de segurança e os moradores, que não haviam aderido às cidades santas, escondiam-se na mata, correndo risco de vida ou debandavam para os centros maiores[101]. Uma das profecias do monge João Maria de Jesus estava cumprida: “Haverá um tempo de muito pasto e pouco rasto”.

Além de ter sob o seu comando mais de um terço do Exército oficial, como ele próprio registrou: “Foi fixado em 8.000 homens, mais ou menos, o efetivo das tropas regulares” e ainda citou os coadjuvantes patriotas civis conhecidos como vaqueanos, (CARVALHO, 1950, p. 144), o General Setembrino experimentou, de forma pioneira na América do Sul, o uso de aeroplanos com finalidades bélicas no combate aos enfurecidos sertanejos.

As táticas de luta dos sertanejos, que sempre procuravam enfrentar os soldados no meio da mata e que tiravam proveito do conhecimento do ambiente e da habilidade no manejo da arma branca, deixavam o Exército em desvantagem, mesmo com a sua superioridade bélica. Os comandantes do Exército registraram que os sertanejos eram “atiradores invisíveis”, que se escondiam na floresta e não adiantava “varrer os arredores a tiros de canhão, ou tirotear a esmo, ou ordenar descargas de fuzil contra a folhagem”. A própria tática singular de mudança constante do local das cidades santas e sempre para lugares desconhecidos e de

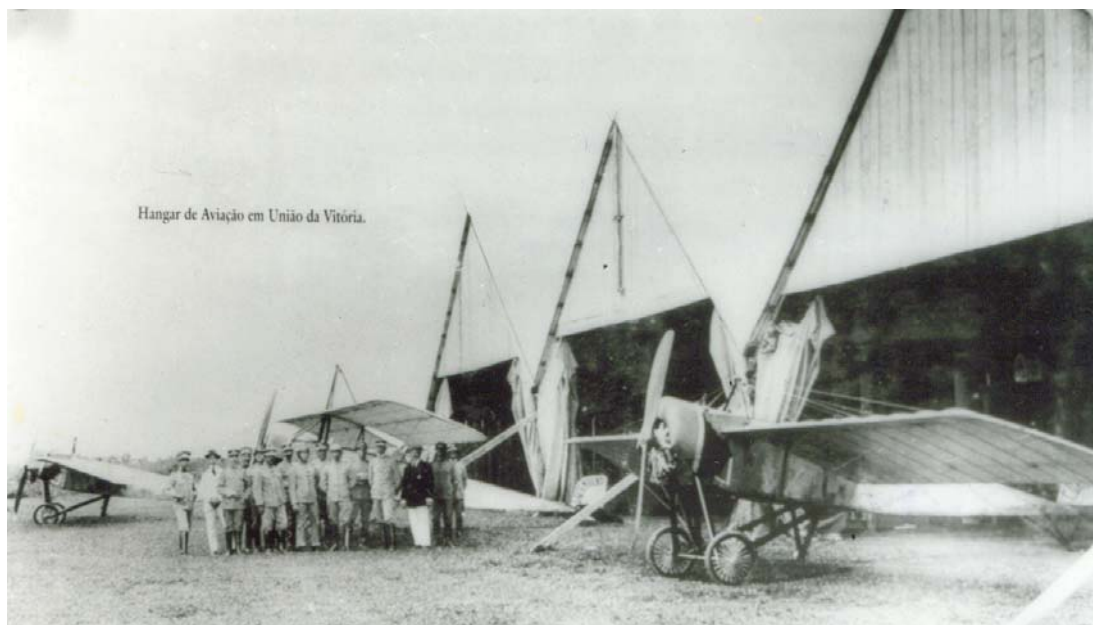
---

[101] Em seu relatório ao Ministro da Guerra, o General Setembrino de Carvalho relatou as principais ofensivas dos sertanejos a partir do segundo semestre de 1914, assim datadas: ataques a Canoinhas em 18 de julho, 08 de setembro e 23 de dezembro; Papanduva em 27 de agosto. Itaiópolis, em 28 de agosto; Calmon, em 05 e 06 de setembro e Curitibanos, em 26 de setembro. Ainda tiveram os ataques malogrados a sede da Lumber em Três Barras e Lages. SETEMBRINO DE CARVALHO. Fernando. *Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra - 1915*. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1916.

acesso muito difícil suscitou a idéia da utilização dos aeroplanos para a localização dos redutos em um primeiro momento e, posteriormente, até se cogitou no lançamento de bombas.

Foi no dia 30 de setembro de 1914 que desceram em Porto União o Tenente Ricardo João Kirk e Ernesto Darioli, experientes pilotos, instrutores de vôo do Aero clube Brasileiro para prestarem serviços às Forças Federais contra os sertanejos. Dos quatro aeroplanos que chegaram, três puderam ser utilizados, pois um ficou inutilizado por ter queimado na viagem. “Kirk e Dariolli voaram sobre Porto União e arredores, fazendo experiências nos seus aparelhos” (SILVA, 1933. p. 121).

Em 25 de fevereiro de 1915, outro aeroplano ficou inutilizável, pois o Tenente Kirk, ao aterrissar, sofreu um acidente, porém conseguiu escapar com vida. O aeroplano “Pára-Soldado” sofreu avarias e ficou “fora de combate”. Restaram os dois “Morane-Saunier” Guarany e Yguassu. Este último foi o do vôo da morte do Tenente Kirk em 1º de março de 1915.

Figura n. 57: Aviação militar no Contestado

Fonte: Foto de Claro Gustavo Jansson. Acervo de Joeli Laba

A foto acima traz os aeroplanos, os pilotos do Aero Clube Brasileiro e a cúpula militar reunida. Houve, assim, a demonstração do esforço de guerra empreendido pelo Exército Nacional com a utilização de aeroplanos de forma pioneira com finalidades bélicas na América do Sul. De fato, a amarga experiência de Canudos não permitiria vacilos na Campanha do Contestado - a punição exemplar viria, pois, a qualquer custo.

Após o fracasso da experiência, o General Setembrino de Carvalho mandou um telegrama para o Ministro da Guerra no Rio de Janeiro, contando sobre o acidente do aeroplano Yguassu: as preocupações enquanto comandante, detalhando o vôo do dia 1º de março, a angústia na espera de informações, a chegada da notícia funesta e os "PEZAMES" pela morte do ilustre aviador. Registrado no crepúsculo do dia 01 de março de 1915, em Porto União (ANEXO 1).

O aeroplano caiu ao lado da Estrada de Palmas, aproximadamente às 14 horas e o Tenente Kirk morreu instantaneamente. Um morador das proximidades comunicou o fato para as autoridades policiais e transportou em sua carroça o aviador e os destroços do aparelho: "O carroceiro Miguel Chaikoski conduziu o corpo do Tenente Kirk para a Igreja Matriz, dali saiu no dia 03 de março de 1915, para o cemitério público, onde foi sepultado, na mesma fila em que jaziam os infelizes soldados do Capitão Mattos da Costa" (SILVA, 1933, p. 133).

Tal morte representou o custo pelo pioneirismo na utilização de aeroplanos em operações bélicas na América; este malogro levou o General Setembrino de Carvalho a relatar que, após a dolorosa notícia, foi necessário subtrair da Guerra "o concurso da aviação" (CARVALHO, 1916, p. 116).

5.5 EM NOME DO MONGE

Nas narrativas da ofensiva rebelde, tiveram papel relevante o Capitão Mattos da Costa e o General Setembrino. Para descrever a etapa final do conflito, inverte-se o lado da luta e destacam-se as narrativas de Leodato, Liodato, Joaquim ou apenas Adeodato, o último jagunço ou simplesmente o maior matador que os sertões catarinenses produziram (FELIPPE, 1995, p. 200). Estas, entre outras, são atribuições feitas até na atualidade ao último comandante caboclo.

O nome Adeodato deriva do latim *a Deo datum* e significa dado por Deus, nome que também foi dado ao filho de Santo Agostinho, filósofo da Idade Média que influenciou fortemente a História da Religião da Humanidade. Na História do Contestado, Adeodato, filho de Telêmaco (seu Teleme), influenciou fortemente o grupo de sertanejos rebelados que fincaram forte resistência ao Exército Nacional e à ordem oficial estabelecida nestas terras contestadas, e deixou marcas indeléveis na memória dos protagonistas e dos descendentes de sertanejos que conheceram o líder da acepção do nome "dado por Deus", mas também denominado "flagelo de Deus".

As narrativas sobre Adeodato, o tropeiro e domador que só entrou para os redutos quando o movimento estava alastrado, permanecem culpando o mais sanguinário dos líderes, aquele capaz de lançar uma criança para o alto e espetá-la com uma espada, de acordo com muitos depoimentos, até mesmo de pessoas que estiveram nos redutos. A maldade atribuída a Adeodato, de certa forma, é atribuída a todos os caboclos que estiveram nos redutos, como forma de desclassificar e de mostrar que os sertanejos de "crença aberrante" viviam em ignorância absoluta, causada pelas "chagas do analfabetismo" (D'ASSUMPÇÃO, 1917).

Uma versão sobre o ingresso de Adeodato aos redutos está descrita nos autos da sua prisão na Delegacia de Polícia de Canoinhas. Ele próprio afirmou "que estava escondido nos matos de propriedade de José Pereira, próximo a Perdizes, no Município de Curitibanos, por causa da perseguição dos fanáticos, quando foi preso por Domingos Crespo e conduzido para a guarda próxima da Serra, ao tempo em que havia o acampamento de Maria Rosa nos Campos do Bom Sossego". Ainda revelou que assumiu o comando após a morte do Chiquinho Alonso no ataque à colônia de imigrantes do Rio das Antas, do qual fez parte e saiu ileso. (Auto de prisão e perguntas – Réu Adeodato, Canoinhas, 02/08/1916)

A liderança de Adeodato ocorreu durante os últimos 13 meses do conflito desde o auge da "fúria cabocla"[102] à decadência total. O historiador Paulo Pinheiro Machado descreve a importância de se caracterizar o contexto dos impasses e dos problemas que os sertanejos vivenciaram neste período: "Coube a Adeodato a difícil missão de lutar contra a fome, as deserções e a degeneração das práticas

---

[102] *Contestado: a furia cabocla* - foi o nome do espetáculo apresentado em Caçador, no ano 2005, representando a história da Guerra do Contestado.

comunitárias nos redutos. Para seus adversários, tratava-se do 'chefe jagunço mais cruel', 'assassino frio e degenerado', responsável pelo período do 'terror' nos redutos do Contestado" (MACHADO , 2004).

É possível que, no momento de maior deserção, forçadas pela fome, pelas epidemias e pela violência de todo tipo contra os moradores das cidades santas, as pessoas fraquejassem e tendessem a se entregar para as autoridades. Depois de vencidos pelo cerco militar, pelos fatores recém-citados, pelos constantes ataques bélicos e pelos horrores do cotidiano funesto, os que tencionavam se entregar, primeiramente, deveriam escapar da fúria de Adeodato; mesmo assim, "os que tinham o azar de encontrar pela frente os piquetes vaqueanos de Pedro Ruivo em Canoinhas, ou Coletti, em Santa Cecília do Rio Correntes, sabiam que seriam massacrados sem piedade" (MACHADO, 2004, p. 126). Assim, este foi o modo como o tropeiro e campeador Adeodato encontrou para impor autoridade e para preservar a disciplina interna (Ibid., p. 307).

A mortandade de pessoas durante o cerco do Exército ao Reduto de Santa Maria é descrito por Adeodato durante interrogatório, quando foi preso: "morreram inúmeras pessoas, homens, mulheres e crianças, por moléstia e por fome, não podendo calcular o número porque é muito grande"; além disso, indicou para conferirem no "cemitério que lá existe". Negou as acusações de que executava friamente outros moradores das cidades santas (Auto de prisão e perguntas – Réu Adeodato, Canoinhas, 02/08/1916).

Adeodato foi responsabilizado pelo fracasso do movimento. Muitos revelaram estar neste forçados pelo líder, e culpá-lo sozinho foi a forma mais conveniente de implorar absolvição. No entanto, o próprio "flagelo", quando foi preso, impressionou os jornalistas que, esperando o pior de todos os bandidos, viram apenas um caboclo trovador e comandante a seu modo:

> Nós, que esperávamos ver nesse instante o semblante perverso e hediondo de um bandido, cujos traços fisionômicos estivessem a denotar a sua filiação entre os degenerados e os desclassificados do crime, víamos, pelo contrário, diante de nós, um mancebo em todo o vigor da juventude, de uma compleição física admirável, esbelto, fronte larga, lábios finos, o superior vestido de um buço pouco denso, cabelos negros, olhos de azeviche pequenos e brilhantes, dentes claros, perfeitos e regulares, ombros largos, estatura mediana, tez acaboclada e rosto levemente alongado (*O ESTADO*, 1916).

Figura n. 58: Prisão de Adeodato

Fonte: Jornal **O Estado**, ed. 12 e 13, ago 1916

No jornal da capital catarinense, várias matérias foram veiculadas, em uma delas, havia uma foto com a seguinte descrição: “Adeodato, ladeado pelo Tenente Cabreira e por um cabo do Regimento”.

Adeodato foi levado para Florianópolis para o interrogatório com o chefe de polícia. Admitiu a sua qualidade de Comandante e procurou justificar as mortes que lhe atribuíam, sobretudo de antigos companheiros, dizendo que “êles pretendiam fugir, contrariando assim a sua ordem, que não permitia a retirada de pessoa alguma do reduto” (VINHAS DE QUEIROZ, 1981, p. 282).

O episódio da prisão de Adeodato, segundo seu próprio depoimento, ocorreu depois da tomada da última cidade santa. O líder contou que se limitou a fugir quando foram atacados. Ficou algum tempo “vagando pelos matos com vinte companheiros” (...). Aconselhou os companheiros a se apresentarem para as forças. Tempos depois de permanecer sozinho no mato, “cansado desta vida, resolveu não mais continuar assim, de modo que, há cousa de 15 dias se desfez de duas espadas”. Contou ainda que, além das duas espadas, vendeu também o seu

revólver, “trocando as armas por moranga, milho e farinha” (Auto de prisão e perguntas – Réu Adeodato, Canoinhas, 02/08/1916).

Adeodato foi julgado e condenado à pena máxima permitida pelas leis brasileiras, isto é, 30 anos de cadeia. Um sertanejo, entrevistado por Vinhas de Queiroz, disse em seu depoimento que Adeodato, ao sair da sala do júri, depois de jogar o chapéu para o alto, disse: - “Trinta anos de cadeia, eu vou cantar!” (Depoimento de Guilherme *apud* VINHAS DE QUEIROZ, 1981, p. 282-283).

A pena deveria ser cumprida em Curitibanos, porém, por questões de segurança, ele foi remetido a Lages. Em uma noite de ventania e de trovoada, Adeodato, juntamente com outros dois presos, fugiu. A fuga durou pouco: uma escolta de oito soldados da Polícia Militar, comandados por um sargento, seguiu em seu encalço rumo ao Cerrito, local onde Adeodato nasceu. Foi encontrado completamente embriagado e, sem oferecer resistência, foi recapturado.

Foi enviado para Florianópolis para cumprir o resto da pena na Penitenciária do Estado. Adeodato comportava-se normalmente, salvo as suas cantorias, as improvisações de versos e as décimas que impressionavam os carcereiros. A derradeira tentativa de fuga ocorreu sete anos após sua primeira prisão, e foi assim descrita por Euclides J. Felippe (1995, p. 200):

> No dia 03 de fevereiro de 1923, durante a faxina conseguiu ludibriar a guarda. Conta-se que investiu contra a sentinela das armas e apoderou-se de um fuzil, que por sorte havia sido descarregado para limpeza. Retirava-se de costas rumo ao pátio, apontando a arma em direção ao oficial de Dia mantendo-o imobilizado, bem no momento em que ia entrando o capitão Trujilo de Melo. Este, alvejando-o, prostou-o com dois tiros de revólver. Conduzido ao quarto da enfermaria, veio a falecer alguns minutos após. Assim encerrou-se a história da Campanha do Contestado com a morte do ÚLTIMO JAGUNÇO, o maior matador que os sertões catarinenses produziram.

Quando a fúria cabocla foi completamente controlada, com os líderes presos e com grande número de sobreviventes das “cidades santas” se entregando, a justificativa para tentar escapar da prisão e mesmo da execução sumária, era o discurso da “demonização”, como afirmou Pinheiro Machado. O referido autor comenta que, entre dezembro de 1915 e janeiro de 1916, de 4.000 a 6.000 sertanejos se entregaram em Canoinhas e Curitibanos. “Depois de longo período de fome e todos os tipos de privação, muitos morriam pelos caminhos. O discurso às autoridades era quase único: todos estavam vivendo nos redutos por ordem dele e

por temor ao chefe, Adeodato" (MACHADO, 2004, p. 321), justificando que estiveram nos redutos forçados e reprimidos pelo líder. Tal demonização, principalmente por parte da imprensa diária, contribuiu para formar a imagem do sertanejo como o grande vilão dos fatos, desconsiderando-se a conjuntura vivenciada anteriormente e também durante o tempo dos redutos. A imagem do grande mal que era e representava o sertanejo pode ser sintetizada nas atribuições que eram feitas ao líder, produtos da sociedade daquele tempo, condenados e execrados pela mesma sociedade. E essa imagem foi interiorizada pelo homem do Contestado.

Um relato interessante registrado nos autos da prisão de Adeodato em Canoinhas afirma que as ordens que dava aos demais eram a pedido "de um velho, cujo nome ignorava, mas do qual tinha um retrato". O retrato acompanhou o processo de Adeodato e, pelas descrições, tratava-se de uma foto de João Maria. Tudo o que Adeodato fez ou mandou fazer era por "ordem" de João Maria, desde sair nos piquetes arrebanhando, revidar aos ataques das forças, matar Aleixo Gonçalves, matar a mulher "de nome Maria, filha de Matheus Colaço, que morava na barra do Butiá Verde". (Auto de prisão e perguntas – Réu Adeodato, Canoinhas, 02/08/1916). Enquanto os seus liderados culpavam Adeodato por estarem nos redutos, o último líder atribuiu o seu comando às "ordens" do velho João Maria.

No jornal *O Imparcial* de Canoinhas, Santa Cararina, edição de 06 de agosto de 1916, circulou a seguinte notícia: "O demônio está encarcerado; é ele mesmo em carne e osso". Adeodato estava preso e nunca mais foi solto, o último comandante sertanejo foi o personagem representado como resumo da maldade do caboclo. A cristalização desta imagem se fez de forma tão consistente, que até hoje a memória deste último líder suscita relatos de sofrimentos e de tristezas no crepúsculo do movimento. No fundo, o que se disse de Adeodato também é atribuído a todos os que estiveram nas cidades santas.

Basta conferir nos primeiros relatos da "Campanha do Contestado" e a intenção de eliminar o elemento pernicioso que perturbava a ordem, o assassino, incauto, desordeiro, e outros termos para desclassificar o caboclo e justificar a carnificina da morte de milhares de brasileiros pobres que viviam dos pequenos roçados de subsistência em condições peculiares na floresta ombrófila mista da Região do Contestado.

Uma versão distinta, sobre Adeodato e sobre os sertanejos que se rebelaram no Contestado vem de um combatente dos caboclos. No documentário *Contestado: a guerra desconhecida*[103], um soldado, que havia participado da Campanha como franco-atirador, ao ser entrevistado, revelou que por muito tempo nem sequer comentava sobre o episódio, pois tinha ficado traumatizado. A insistência na pergunta, sobre o que o traumatizou, revelou o seguinte depoimento:

> Quem nós estávamos matando lá era um lavrador, uma pessoa boa, falta de escola, um caboclo do sertão. Eram todos irmãos, acreditavam que morriam e ressuscitavam...Colocavam aí pra governar esses CORONÉIS que só queriam saber de dinheiro e grandeza e deixavam de cuidar das pessoas. Eu fiquei com ódio, carreguei isso comigo por muito tempo (Depoimento Benjamin Scoz *apud* Documentário Contestado: A Guerra Desconhecida).

Ao relembrar o conflito, a memória do ex-soldado reporta-se ao trauma dos que participaram da Guerra e que foram considerados vencidos. Os que venceram, ficaram traumatizados e, talvez, ajudem a esclarecer os motivos do silêncio de muitos sertanejos que preferiram nunca mais falar sobre as experiências do "tempo dos redute". Neste sentido, o silêncio dos caboclos que participaram da Guerra do Contestado foi, por muitos anos, temas de estudo e de debate da História do Contestado.

Próximo do aniversário de um século, a História da Guerra do Contestado continua suscitando estudos e debates de caráter sociológico, antropológico, arqueológico, jornalístico e histórico. As pesquisas buscam compreender os fatos para o entendimento da sociedade atual. Paulo Ramos Derengoski, jornalista e historiador catarinense, sintetizou as suas conclusões da seguinte forma:

> Além do excesso de exação, da grilhagem, da ignorância, do milenarismo, dos misticismos, da loucura e da miséria, a causa principal da Guerra do Contestado foi o avanço selvagem de grupos econômicos estrangeiros. Ali – nos carrascais – registrou-se um dos episódios mais sangrentos de nossa história. Uma saga à altura da guerra grande de Canudos, lá nas margens esturricadas do Vaza-Barris, no sertão do Cocorobó (DERENGOSKI, 2003).

É importante referir que a chegada do capital internacional provocou mudanças abruptas no modo de vida dos moradores da Região do Contestado. Concordamos com o autor que destacou a chegada de "grupos econômicos

---

[103] **Contestado: a guerra desconhecida.** Roteiro/direção: Enio Staub. Prod. Executivo: Sergio A. Rubim. Florianópolis-SC:, UFSC, 1984.

estrangeiros" como o epicentro das causas do conflito armado. Neste estudo fundamentou-se a instalação da madeireira e colonizadora como fator decisivo no desencadeamento da revolta dos sertanejos que viviam nesta região.

5.6 A COLONIZAÇÃO E OS DESCENDENTES DE IMIGRANTES APÓS A GUERRA DO CONTESTADO

Embora o fim da Campanha do Exército na Região do Contestado tenha ocorrido com a destruição do Reduto de Santa Maria, em abril de 1915, o fim da Guerra foi registrado oficialmente no dia da assinatura do acordo de limites entre Santa Catarina e Paraná, ocorrido em 20 de outubro de 1916, no Palácio do Catete no Rio de Janeiro, na presença das autoridades, do Presidente da República e dos Governadores de Santa Catarina e Paraná.

O desbaratamento total das cidades santas, concluído com o genocídio que vitimou aproximadamente 8.000 brasileiros, em sua maioria sertanejos pobres, culpados pelo derramamento de sangue e responsabilizados pelo fanatismo, possibilitou a nova fase de ocupação, de povoamento e de colonização das terras cobertas pela pujante floresta ombrófila mista.

Preocupado com o destino dos ex-moradores das cidades santas, o General Setembrino chegou a trocar telegramas com os Governadores do Paraná e Santa Catarina, aventando a possibilidade de colocação destes capitulantes sertanejos em colônias. Em recente pesquisa, o historiador Paulo Pinheiro Machado descreveu sobre um telegrama do General Setembrino ao Governador catarinense Felipe Schmidt, na intenção da Inspetoria Federal de Povoamento do Solo, ligado ao Ministério da Agricultura, de colocar estes "ex-fanáticos", sendo descartada a possibilidade, pois as colônias existentes estavam organizadas para a recepção de imigrantes europeus (MACHADO, 2004, p. 234).

Foi somente depois do acerto de limites, que ambos os Estados passaram a firmar jurisdição, ao que coube, para cada um dos litigantes. O Governador de Santa Catarina, através da Lei n. 1.147, de 25 de agosto de 1917, criou os Municípios de Mafra, Cruzeiro (hoje Joaçaba), Porto União e Chapecó. No entanto, o registro de uma visita de um Governador catarinense ao novo chão conquistado, depois de

tantas disputas, só ocorreu em 1929, quando Adolfo Konder empreendeu uma verdadeira aventura pelo Oeste Catarinense.

O epílogo da Guerra do Contestado marcou o começo de um novo tempo e a atuação de outros protagonistas. No chão, a umidade era do sangue fresco dos que tombaram na luta. No ar, o cheiro da pólvora que se evaporava e as centenárias árvores que testemunharam o massacre foram golpeadas a machado e serradas no “vai-e-vem” para abrigar as famílias que chegaram e que ainda não tinham onde morar. Mais do que nunca, a *Lumber,* com as garantias oficiais e com a segurança particular, avançou sobre a floresta ombrófila mista com sede de beduíno.

Os Estados de Santa Catarina e Paraná, após a Guerra do Contestado, perceberam a necessidade imediata de trazer escolas, igrejas, hospitais e assistência para a população sertaneja do ex-Contestado. O sangue dos aproximadamente 8.000 brasileiros mortos nesta guerra fratricida regou o chão contestado. Desta maneira, o fim das hostilidades marcou o início de um novo tempo. Os colonos, descendentes de imigrantes europeus, preparavam as malas para embarcar no trem da Ferrovia São Paulo-Rio Grande nas velhas colônias do Rio Grande do Sul e descer nas estações ao longo do Vale do Rio do Peixe. Em poucos anos, atingiram o Extremo-Oeste Catarinense em caminhões que seguiam carregados de gente, de ferramentas, de sementes, de parcos pertences e de muita confiança no trabalho que prometia mesa farta e riquezas.

O General Fernando Setembrino de Carvalho descreveu que o sertanejo do Contestado reproduziu a brutalidade da coragem dos caipiras dos sertões nortistas. Depois da vitória, ante as vidas preciosas de oficiais e de soldados do Exército, ceifadas na guerrilha cruenta, rendeu a seguinte homenagem “merecida aos nossos irmãos enlouquecidos das selvas”:

> Cruéis na luta os infelizes irmãos das matas, eram dignos de admiração pela ousadia com que enfrentaram as tropas regulares e, ainda mais dignos de piedade pela loucura com que se defendiam excedendo a fúria dos javalis, a agilidade dos tigres e a valentia estóica do rei das feras (PEIXOTO, 1916, p. 739).

Segundo as palavras do General, na luta, os sertanejos excederam a fúria dos javalis. A fúria cabocla dos sertanejos do Contestado se diluiu nas valas comuns dos rebeldes degolados e executados, em covas sem cruz, em sepulturas anônimas, em mortos insepultos e em memórias silenciadas e traumatizadas. Os últimos

remanescentes protagonistas desta Guerra não vivem mais[104]. Seus descendentes, sem vivenciarem o pesadelo da guerra, convivem com os descendentes dos colonos que aqui se estabeleceram, com os ex-ferroviários que aqui chegaram com a Ferrovia São Paulo-Rio Grande e com os ex-operários da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*. Todos estão no mesmo palco, com suas memórias e muitas histórias para contar, cada qual com sua verdade – tudo isso, pois, enriquece as narrativas da epopéia da História da Região do Contestado.

---

[104] No dia 25 de fevereiro de 1995, faleceu Miguel Correa dos Santos, da Serra da Esperança em Lebon Régis, Santa Catarina. Em 1998, João Maria de Góis em Caçador. Em 1999, Manuel Martins em Timbó Grande. Em 2002, Francisco Paes de Farias, o Chico Ventura, em Lebon Régis, aos 102 anos de idade. Em 2006, foi a vez do centenário e último remanescente, Firmino Rodrigues Martins, faleceu em Jaborá, Santa Catarina (Entrevistado em 2002 por Carlos F. Comasseto, Cleonice Bison, Márcio Fávero, Zelir Dalla Rosa, Melânia de Oliveira e Idenir Saretta). Hoje, encontramos somente descendentes (filhos, netos e bisnetos) de antigos moradores das cidades santas. Todos aqueles estão mortos: contudo, as narrativas das “memórias” continuam vivas e presentes nas conversas sobre o “tempo dos redute”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

> A maneira mais rápida e mais prática de inutilizar um país é destruir-lhe as matas – queimá-las ou exportá-las – que são modos equivalentes para o alcance do mesmo objetivo contra o futuro.
>
> Romário Martins

Em busca das costuras finais e do processo conclusivo da pesquisa acerca da atuação da *Lumber* e do desencadeamento da Guerra na Região do Contestado, a primeira afirmação é de que as conclusões a que se chegou podem ser pontos de partida para a retomada de muitas questões e de novos estudos que poderão ser empreendidos a partir daqui.

Os resultados deste trabalho são parciais e não se pretende afirmar que só estes são verdadeiros. Apenas abrimos a cortina do passado e espiamos amarelados documentos, ouvimos pessoas idosas, narrando memórias das experiências passadas. Ouviu-se a voz de operários que conseguiram um emprego na *Lumber* e este era o maior sonho de então. Observou-se colonos que acreditavam tanto no trabalho, pensavam em construir fortunas e queriam deixar ao menos um pedacinho de terra para cada um dos filhos, nas filas que passavam uma dezena. Estudou-se caboclos, moradores do sertão, distantes das escolas, mas alfabetizados na vida, astutos e profundos conhecedores da natureza. Outros tantos protagonistas apareceram neste olhar ao passado: os soldados que tombaram no meio das grimpas de pinheiros ou grudados nas impiedosas touceiras de inhapindás, pois lutaram em terreno desconhecido e adverso. Os vaqueanos rudes, violentos a serviço de inescrupulosos coronéis. Enfim, representavam o contexto histórico de uma época que abrange as duas primeiras décadas do século XX e as transformações ocorridas com a chegada e com a atuação da *Brazil Railway Company* na Região do Contestado.

A pesquisa bibliográfica e documental facultou análises pertinentes à atuação da madeireira e colonizadora americana na Região do Contestado. Das inferências possíveis, boa parte adveio a partir da documentação inédita do Arquivo particular de Romário José Borelli; soma-se a isso a contribuição do Programa Farquhar para a compreensão do emaranhado de teias e de ligações entre as

diversas empresas que fizeram parte do mesmo grupo. Neste sentido, a descrição de aspectos da História da empresa industrial, após a Guerra do Contestado, deve-se à preocupação de dar ênfase à trajetória histórica na formação social e econômica regional e as percepções sobre a sociedade atual.

Dentro do período estabelecido como recorte temporal (1906 a 1916), pode-se destacar alguns fatos, verificados e comprovados no corpo do texto; no entanto, são reconhecidos como fundamentais nas transformações protagonizadas pelo impacto da chegada e da ação do capital internacional na Região do Contestado, ao se iniciarem as atividades empresariais, no Sertão Catarinense, no início do século XX.

Em 1906, o ritmo de vida da população sertaneja da Região do Contestado continuava inalterado, salvo a ausência do velho monge João Maria de Jesus, que não palmilhava mais a região, pois havia desaparecido; entretanto, distante da Região do Contestado[105], decisões tomadas naquele ano mudariam para sempre o curso da História dos moradores da exuberante floresta ombrófila mista.

A Terceira Conferência Pan-Americana, realizada no Rio de Janeiro no ano de 1906, contou com a presença do Barão do Rio Branco[106], Ministro das Relações Exteriores do Brasil, e de Elihu Root, Secretário de Estado dos EUA. Como resultado desta Conferência, revelaram-se perspectivas "altamente favoráveis" ao gigante da América do Sul, fornecedor de café para a "grande República da América do Norte" e importador de farinha de trigo, produtos elétricos, manufaturados, tecnologia e capitais (GAULD, 2005, p. 219). De Root para Percival Farquhar, o otimismo contagiante levou o *quacre* a tornar-se o "maior empresário de serviços públicos na História nacional" (GASPARI, *apud* GAULD 2005).

Ainda antes do final daquele ano (12 de novembro 1906), Farquhar criou em Portland, Estado do Maine, a *Brazil Railway Company*. Além de buscar sócios poderosos[107], teve apoio financeiro de banqueiros franceses, investidores de *Wall Street*, financistas de Londres e de banqueiros escoceses. Com o levantamento da

---

[105] O litígio secular, pelo território contestado, após a segunda decisão, continuava tramitando no Supremo Tribunal Federal e as indefinições geravam muitas discussões.

[106] O Barão do Rio Branco destaca-se principalmente pela atuação como advogado brasileiro na "Questão de Palmas" com a Argentina, cujo arbitramento foi feito pelo Presidente dos EUA, Grover Cleveland.

[107] Van Horne, Pearson, Keith e Mackenzie.

soma de um milhão de dólares, estava criada a "holding do império que planejou na grande república dos trópicos" (GAULD, 2005, p. 221). A História econômica brasileira mudaria e a História do Contestado passava para outro capítulo.

Na divisão geográfica de Santa Catarina, as áreas que abrangem as terras do antigo território contestado estão localizadas desde o Planalto Norte, Região Norte e Oeste, áreas onde se estabeleceram e atuaram as subsidiárias da *Brazil Railway Company.* Os processos de povoamento e de despovoamento[108] desta região foram realizados de forma cadenciada, do Litoral catarinense para o Interior. Partiu-se, assim, das bordas litorâneas, nos primórdios da ocupação portuguesa, ainda no século XVII, e só alcançaram os limites no Extremo-Oeste, em pleno século XX. Na Região do Contestado, é possível destacar um contexto que antecedeu à primeira década do século XX, antes da inauguração da Ferrovia São Paulo-Rio Grande, e outro, em um ritmo totalmente distinto, a partir do ano de 1910.

O longo período, que antecedeu à primeira década do século XX, ficou marcado pela chegada dos primeiros europeus que palmilharam e que descreveram a terra e os moradores desse Sertão, as disputas pela posse e pela jurisdição, os caminhos dos bandeirantes e dos tropeiros que romperam as vastas planícies, ora tangendo escravos vermelhos[109], ora gado e muares. No entanto, os tesouros que deixaram os descendentes de europeus fascinados só foram explorados a partir do final do Século XIX, com a erva-mate e com as densas florestas de araucárias - o Eldorado nos primórdios do século XX, estas foram exploradas, em larga escala, após a inserção das companhias madeireira e colonizadora da *holding* idealizada por Farquhar.

A maioria dos moradores que viviam na Região do Contestado e que foram alcançados pelos trilhos da Ferrovia São Paulo-Rio Grande era caracterizada como caboclos, mestiços ou brasileiros, como destacou Arlene Renk ao estudar as relações entre os colonos que chegaram após a construção da ferrovia e os elementos que já habitavam este espaço há mais tempo (RENK, 1997). Originados dos primeiros contatos entre espanhóis e portugueses a palmilharem pioneiramente

---

[108] Ressalta-se, pois, como movimento de povoamento e de despovoamento, visto que os primitivos moradores (índios) foram perseguidos pelas tropas de bugreiros ou pela companhia de pedestres, que dizimavam ou expulsavam esses grupos, e novos moradores ocupavam os espaços, que durante séculos pertenciam aos primeiros.

[109] Escravos vermelhos: alusão ao apresamento dos índios para trabalho forçado nas lavouras.

pela floresta ombrófila mista, aqueles indivíduos ganhavam a sobrevivência, extraindo erva-mate e cultivando pequenos roçados de subsistência.

Os caboclos ou brasileiros mestiços (muitos dos quais eram antigos moradores das terras devolutas que viviam na Região do Contestado) tiveram a sua História modificada com as decisões que se seguiram após o ano de 1906. No dia 16 de abril de 1907, o Ministro Miguel Calmon, da Pasta da Indústria, Viação e Obras Públicas, através do Decreto n. 6.455, expediu o Regulamento de Povoamento do Solo Brasileiro. Em 1908, Miguel Calmon regulamentava o decreto, visando à introdução de imigrantes agricultores que se propunham estabelecer-se no País, criando centros permanentes de trabalho e de riqueza.

A partir do ano de 1910, os moradores da Região do Contestado iniciaram a experiência das decisões que já são deflagradas no ano de 1906. Foram, pois, alcançados pelos trilhos do transporte mais moderno e perfeito do mundo e também assistiram à chegada das demais companhias madeireiras e colonizadoras do grupo da *Brazil Railway Company*. No dia 17 de dezembro de 1910, foi inaugurada a Ferrovia São Paulo-Rio Grande, que cortou verticalmente as terras contestadas, ligando o Sul com o Centro do País e quebrou o isolamento secular dos moradores da Região.

A História da madeireira *Lumber,* na Região do Contestado, e a de Percival Farquhar, no Brasil, estão em um universo bastante próximo pelo pioneirismo e a observação de “olhos de águia” sobre as florestas e terras do Sul do Brasil. Farquhar chegou aqui, pela primeira vez, no início do século XX. Com ampla visão dos aspectos econômicos dos países em que atuou, depois de observar o Brasil internamente, percebeu que os imigrantes que aqui aportavam para atuar no sistema de colonato em São Paulo, nas lavouras de café, ansiavam pela propriedade da terra (DIACON, 2002). Neste sentido, a existência de terras devolutas na Região do Contestado facilitaria o processo de ocupação e de colonização e correspondia às iniciativas oficiais do Governo brasileiro.

A conclusão da Ferrovia São Paulo-Rio Grande, entre os Rios Iguaçu, ao norte, e Uruguai ao sul, na Região do Contestado, coube à *Brazil Railway Company*, do grupo de Farquhar. Largas concessões de terras foram expedidas em nome desta companhia, e o Programa Farquhar previa a exploração comercial da madeira e a posterior colocação dos colonos nas terras recém-desmatadas. Assim se

justificariam grandes investimentos que culminaram com a colonização da região e que garantiriam grandes lucros aos investidores das empresas do grupo.

Em novembro de 1911, foi concluída a maior serraria da América do Sul, em plena floresta ombrófila mista, situada próxima aos trilhos da ferrovia São Paulo-Rio Grande. Mais tarde, foi inaugurada uma ligação ferroviária horizontal, unindo a grande madeireira ao Porto de São Francisco do Sul, Santa Catarina. Iniciou-se a "maior predação de pinheiro já efetuada no Hemisfério Sul" (BACK, 1984). Com a instalação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* os moradores da região assistiram ao desaparecimento das árvores milenares, de onde brotava o sustento da fauna e do homem da floresta ombrófila mista.

São poucos os estudos sobre a atuação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* no Brasil e inexistentes no período que abrange as primeiras décadas do século XX. Estimativas levantadas, neste estudo, demonstram que esta companhia, pertencente ao grupo da *Brazil Railway Company,* cortou e beneficiou milhões de árvores de araucárias durante os anos de 1911 a 1940[110] na Região do Contestado. A Companhia (*Lumber*) teve como engenho central a grande serraria de Três Barras, Santa Catarina, vários engenhos de serrar menores e um complexo emaranhado de investimentos em outros setores extrativos, pecuário e colonizador. Na época, transformou-se no maior complexo madeireiro exportador de tábuas e gêneros madeireiros e, pela envergadura e pelas proporções da atuação na Região do Contestado, provocou profundas mudanças nos locais onde atuou, na história e na vida de pessoas de diversas partes do mundo.

As aquisições de terras da *Lumber,* que ocorreram entre os anos de 1910 e 1912, embora registradas entre 1920 e 1921, somam, em oito propriedades pertencentes aos atuais municípios de Porto União e Canoinhas, a quantia de 523.221.922 m^2 (quinhentos e vinte e três milhões, duzentos e vinte e um mil, novecentos e vinte e dois metros quadrados).

No ano de 1911, ocorreram os primeiros despejos de antigos moradores da Região do Contestado, expulsos das proximidades da ferrovia, cujas terras agora

---

[110] A *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* foi incorporada ao Patrimônio Nacional, através do Decreto-Lei n. 2073, de 08 de março de 1940, e retificado em 22 de julho pelo Decreto-Lei n. 2436 do mesmo ano, passando a se chamar *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* Incorporada.

pertenciam à *Brazil Railway Company*. (VINHAS DE QUEIROZ, 1977). Era gente que há quase um século povoou estes campos devolutos e de repente surpreendida com a notícia da venda ou do arrendamento a terceiros, que, armados do título de propriedade, não tardam a procurar desalojá-los como intrusos (*Jornal A Tribuna* – Curitiba 05/11/1914).

Cabe conferir também que o primeiro ajuntamento de sertanejos na Região do Contestado ocorreu em seguida, no ano de 1912. Alguns fatos ocorridos, no ano que antecedeu àquilo, chamam a atenção. Os sertanejos juntaram-se em torno de José Maria, um benzedor e curandeiro que receitava ervas, dava conselhos e exercia práticas anteriormente realizadas pelo velho monge João Maria. Com José Maria, principiou a aglutinação que gerou a Guerra do Contestado iniciada em 1912, estendida até 1916 e que deixou um saldo de aproximadamente 8.000 brasileiros mortos, a grande maioria sertanejos pobres que viviam na floresta ombrófila mista.

Em 1914, com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, a *holding* de Farquhar e suas subsidiárias, muitas ainda em plena expansão, demandavam grandes investimentos; além disso, não havia possibilidades de retorno ou mesmo de sustentação própria. Todo o império de Farquhar desabou, o "Faraó das Américas" teve, pois, o seu programa interrompido. Ainda sobre o assunto, um administrador foi designado pelos investidores para tomar conta da *Brazil Railway Company* que ainda atuaria no Brasil com todo o emaranhado complexo de empresas levantadas por Percival Farquhar.

O fim do Programa Farquhar ocorreu em 1914 e houve a decretação da recuperação judicial da *Brazil Railway Company.* W. Cameron Forbes[111] foi nomeado como administrador e Farquhar, morando no Rio de Janeiro, foi solícito em tentar receber dívidas do Governo brasileiro e fez o possível para auxiliar Forbes na recuperação financeira da *holding* que havia idealizado. Um jornal noticiou em 17 de outubro de 1914 que "A queda de Farquhar servirá como advertência aos investidores europeus e outros contra os astutos esquemas financeiros ianques para comprar tudo e controlar o mundo inteiro" (*South American Journal,* apud: GAULD, 2005, p. 337). De fato, em 1916, Farquhar afastou-se definitivamente da *Brazil Railway Company*. Por uma década (1906 a 1916), as suas decisões influenciaram a

---

[111] Willian Cameron Forbes (1870-1959), foi advogado, banqueiro e diplomata que administrou a recuperação judicial da *Brazil Railway Company* que durou até o ano de 1919 (GAULD, 2005).

vida de muitas pessoas da Região do Contestado e as Histórias catarinense e brasileira.

Após a saída de Farquhar, outros dirigentes atuaram nas empresas do grupo e continuaram com as atividades madeireiras e colonizadoras. A História continuou com os caboclos derrotados na Guerra, condenados e culpados pelo derramamento de sangue, com os operários trabalhando em ritmo acelerado na exploração industrial madeireira - muitos moravam na cidade-empresa americana - os colonos, revolvendo a terra desmatada, regada de sangue durante o conflito que recém-havia cessado.

O desbaratamento total das cidades santas, o final da Guerra do Contestado, o cerco para impedir novos ajuntamentos e a assinatura do acordo entre Santa Catarina e Paraná no dia 20 de outubro de 1916, que determinou os limites para jurisdição de cada Estado litigante, colocou colonos e caboclos no mesmo chão, com forte atuação das companhias colonizadoras na instalação dos núcleos coloniais e no acesso à terra por meio de pagamentos e de legalizações de propriedades em cartórios públicos.

De fundamental importância neste estudo, a História da madeireira e da colonizadora *Lumber* foi reconstituída de modo inédito, a partir do estudo da atuação do grupo das empresas ligadas à *Brazil Railway Company* e abrangeu conceitos como empresa industrial, destacados por Eulália Lobo (1997), no desenvolvimento da pesquisa no campo da História Empresarial. Tratando-se de um grupo econômico que atuava em diversos setores, como nos transportes, nas vias de comunicação, na construção de ferrovias, nos portos e nas atividades extrativas e colonizadoras, demandou análises da *Lumber* como madeireira e colonizadora, cuja atuação, na Região do Contestado, provocou mudanças significativas na História da sociedade onde esta empresa se instalou.

Diferentemente dos processos de desenvolvimento da indústria brasileira de outras regiões, a singular empresa industrial madeireira (*Lumber*), instalada na Região do Contestado, provocou mudanças significativas na conjuntura social. A cidade-empresa americana acomodou os trabalhadores, que aqui se estabeleceram, oriundos de diversas partes do mundo. Nas proximidades das edificações industriais, a construção da vila operária (com escritório, armazém, hospital, restaurante, cassino e até cinema) estabeleceu, em plena Região do Contestado,

outra realidade, com novas modalidades de trabalho e com atividades totalmente diversas para a sociedade regional.

Também se deve frisar que o complexo sistema de mecanização e a divisão sistemática dos trabalhos da *Lumber*, desde a retirada das árvores da floresta até o processo final de embarque, revelam o meio mais eficaz de se obter lucros com os investimentos em alta tecnologia, mecanização e qualificação de mão-de-obra de trabalhadores estrangeiros. Desde os detalhes dos empilhamentos para a secagem, o sistema de aproveitamento de madeira para a fábrica de caixas e até na venda de sobras como lenha para os funcionários, tudo isso evidencia a complexidade e a atenção aos possíveis lucros, procurados até nos mínimos detalhes.

Com efeito, a trajetória da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* está diretamente ligada ao processo de industrialização e de urbanização da sociedade brasileira. Neste sentido, a demanda por madeira exerceu forte pressão sobre a floresta das coníferas; grande parte da madeira destinada à construção de centros urbanos, como São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, mais tarde, partiu da exploração comercial em larga escala, tendo o pioneirismo nos empreendimentos do grupo Farquhar. No plano externo, o mercado da madeira expandiu-se com as exportações, principalmente pelo Porto de São Francisco do Sul, de onde o pinho brasileiro da Região do Contestado ganhou mercados e, por muito tempo, manteve-se como carro-chefe das madeiras de exportação brasileira.

A preocupação, com a retirada das araucárias em escalas desproporcionais, começou somente após a nacionalização da *Lumber*. Uma portaria assinada em 1º de fevereiro de 1940 instituiu um serviço administrativo geral para a comercialização do pinho brasileiro, estabelecendo regras e limitando a quantidade de pinheiro para ser retirada e comercializada. No ano seguinte, o Decreto-Lei n. 3124, de 19 de março de 1941, criou o Instituto Nacional do Pinho. A atitude mais enérgica veio em 1946, através do Decreto-Lei, n. 9647, de 22 de agosto do mesmo ano, quando o Governo brasileiro adotou normas proibitivas para a exportação de madeira bruta ou industrializada no País.

Ainda dentro das iniciativas oficiais, encontramos, em período recente da História da floresta ombrófila mista, um amplo programa de incentivos fiscais ao reflorestamento com espécies exóticas do gênero *pinus*, assinado pelo Marechal Castelo Branco em 1966 e, no ano seguinte, a criação do IBDF (Instituto Brasileiro

de Desenvolvimento Florestal) que substituiu o INP (Instituto Nacional do Pinho). Hoje, o IBAMA procura manter a fiscalização, inibindo a derrubada de araucárias ou de qualquer essência nativa.

Da primitiva área de mais de 200.000 km^2 no Sul do Brasil, coberta de araucárias do início do século XX, em aproximadamente um século, encontramos nos mesmos locais apenas 3% da cobertura original – isso ilustra que o desaparecimento de tão vasta e rica floresta procedeu a um processo rápido de transformação ambiental que merece atenta observação por parte dos governantes e da sociedade. As atividades de reflorestamento somente vão aparecer, anos mais tarde, como alternativa econômica e como disponibilidade de matéria-prima para a indústria madeireira.

Mesmo depois de nacionalizada, a *Lumber Incorporada* continuou atuando, principalmente através contratos de retirada de madeira, assinados entre o procurador da companhia incorporada e fazendeiros. Deste modo, no ano de 1942, foram adquiridas centenas de milhares de árvores de araucária, próximas à Serra do Espigão. Um levantamento dos contratos feitos com fazendeiros, registrados no Cartório de Paz de Curitibanos[112], onde se encontram várias dezenas destes documentos, aponta negócios que envolvem milhões de árvores em áreas de terras em que, após a exploração comercial da madeira, eram comercializadas ou regularizadas as posses. Diversas condições eram estabelecidas nos contratos, entre outras, as árvores cortadas deveriam medir 1m (um metro) acima do solo ao serem derrubadas. O valor estabelecido era de 3$000 (três mil réis) cada uma e seriam marcadas na presença de ambas as partes. O prazo de retirada ficava estabelecido em 10 anos, podendo ser prorrogado por mais dez.

Ao assinar os documentos do arrendamento, o procurador também reservava o direito à *Lumber* de igualmente construir linhas, caminhos, estradas de rodagem, de via férrea, sem condições de indenizar, se isso causasse qualquer dano ao terreno. Podia também tirar lenha, nó de pinho e dormentes do terreno arrendado e, ainda, o direito de sublocar a quem lhe conviesse, pois o direito do

---

[112] Arquivo do Cartório de Paz de Curitibanos (na época, município de ampla abrangência na região, inclusive de grande parte das terras da *Lumber* e que deste município se desmembraram mais tarde Porto União, Campos Novos e Caçador), com registros de Hercílio Moreira da Silva, que foi oficial do Cartório de Títulos e Documentos, de 1911 a 1951.

contrato continuava valendo mesmo em caso de transmissão do terreno por qualquer título.

Torna-se impossível, apenas pelos registros existentes, precisar todos os contratos de arrendamento para a retirada posterior da madeira ou mesmo de contratos de compra das terras. No entanto, alguns chamam a atenção pela quantidade de terra e pela localização. Assim, no ano de 1948, foram assinados contratos de arrendamento dos seguintes locais: distrito de Caragoatá, da Comarca de Curitibanos e Alto da Serra do Espigão, somando, juntos, milhões de hectares de terra. Nessas terras, durante a Guerra do Contestado, em muitos locais existiram redutos ou cidades santas erigidas pelos caboclos rebelados.

Partindo-se da questão levantada *a priori* se as transformações que ocorreram na Região do Contestado com a atuação das empresas da Brazil *Railway Company,* de 1906 até 1916, foram decisivas na deflagração da crise que levou à luta armada, não há como negar que a construção da ferrovia, a exploração comercial da madeira, o incipiente processo de colonização e a institucionalização da propriedade privada foram elementos fundamentais no desencadeamento do conflito armado que foi denominado Guerra do Contestado. Tal eclosão está, pois, relacionada diretamente aos fatos que ocorreram na véspera do conflito. Observa-se a "situação de crise" apontada por Cardoso (1987) e o aporte para a "situação revolucionária".

A chegada de colonos, descendentes de europeus, para trabalhar na *Lumber* e para desbravar a floresta ombrófila mista, abriu espaço para os colonos que desembarcaram ao longo das estações da ferrovia São Paulo-Rio Grande e que se internaram nas terras novas para o cultivo de cereais e para a criação de animais - isso provocou a ira dos caboclos que partiram para a desforra. Os desentendimentos com os antigos moradores da região e os ataques às estações, à madeireira e à colônia de imigrantes da *Lumber* são reconhecidos a partir de três episódios cruciais do conflito, gerados pela atuação do grupo da *Brazil Railway Company*. No dia 06 de setembro de 1914, o alvo dos sertanejos rebeldes foi a própria *Lumber*, quando a Estação de Calmon foi queimada e a filial da madeireira norte-americana foi alvo de saque e de incêndio. Herculano D'Assumpção registrou que, na porta de uma venda, escrito a lápis, ficou um bilhete onde os sertanejos reclamavam do Governo que "toca os filhos brasileiros dos terreno que pertence à

Nação e vende para o estrangeiro (....) Nois não tem direito de terras tudo é para as gentes da Oropa" (D'ASSUMPÇÃO, 1917, p. 245).

Os ataques às estações ferroviárias da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, o incêndio da madeireira de Calmon e o ataque aos colonos instalados pela *Lumber* levaram o Diretor da Companhia a exigir do Governo brasileiro garantias individuais e também para as propriedades. Desta forma, não tardou a chegada de um terço do Exército republicano brasileiro (BERNARDET, 1979, p. 113) com atuação ostensiva e até com o uso de aeroplanos para combater os sertanejos revoltados. Os gastos com a guerra foram astronômicos e isso provocou um genocídio com a morte de, aproximadamente, 8.000 brasileiros, em sua grande maioria, caboclos pobres que viviam na Região do Contestado.

Deve-se destacar agora que a relação intrínseca entre os fatos denota que, após as concessões feitas para a *Brazil Railway Company*, que também obteve o direito de explorar as terras compreendidas na faixa de 15 km de cada lado da ferrovia, houve a desapropriação de moradores estabelecidos nestas terras desde tempos remotos. GAULD (2005, p. 354) Conclui-se, ainda, que extração industrial madeireira e os problemas gerados com o fim das obras de assentamento dos trilhos somaram-se ao fanatismo religioso e ao profundo descontentamento dos caboclos devido à alteração de seu sistema de vida e são fundamentais no desencadeamento da Guerra do Contestado (1912-1916).

Partindo-se do princípio de que é impossível dissociar fatores econômicos, políticos e culturais das transformações da conjuntura na "história da sociedade" daquele grupo humano, que foi alcançado pelos trilhos da ferrovia São Paulo-Rio Grande, os trabalhadores da *Lumber* e os colonos imigrantes chegaram de diversas origens, de culturas heterogêneas e os impactos do novo modelo de economia e trabalho provocaram rupturas com o velho sistema dos moradores antigos da região. A somatória desses fatores levou à crise que desencadeou a luta armada.

Um estudo sobre os países de origem dos advindos para a região, no início do século XX, possibilitaria a compreensão dessa miscelânea cultural, dos modos distintos de trabalhar, de se viver e de se conceber o mundo. Embora o caboclo não encontrasse espaço nesta nova lógica de trabalho e cultivo da terra, os recém-chegados também tiveram que aprender a lidar com um meio totalmente desconhecido.

Aos trabalhadores da *Lumber* foi facultado o emprego nas inúmeras atividades empresariais da indústria madeireira. Os colonos tiveram acesso à terra para cultivá-la e, mesmo pagando para obtê-la, tornaram-se legítimos proprietários com títulos reconhecidos. Para muitos antigos moradores da Região do Contestado, a chegada e a atuação das empresas do grupo da *Brazil Railway Company* significou a perda da antiga condição de possibilidade de sobrevivência, embora precária, e aqueles foram classificados na condição de intrusos.

A reconstituição da História da empresa madeireira e colonizadora pertencente à *Brazil Railway Company* conduz ao argumento de que a chegada do capital internacional na Região do Contestado provocou mudanças no âmago da cultura dos moradores do Sertão Catarinense e constituiu-se no epicentro das causas do conflito armado. Neste estudo fundamentou-se a instalação da madeireira e colonizadora, como fator decisivo no desencadeamento da revolta dos moradores da floresta ombrófila mista da Região do Contestado.

Não precisa nem escrever que os caboclos continuaram com dificuldades para ter acesso àquilo que tinham anteriormente à chegada da ferrovia. De acordo com Paulo Pinheiro Machado, ao findar a Guerra do Contestado, o General Setembrino de Carvalho trocou telegramas com os governadores de Santa Catarina e do Paraná, sugerindo o estabelecimento dos sertanejos prisioneiros em colônias na própria Região. O General recebeu da Inspetoria Federal de Povoamento do Solo (Ministério da Agricultura) a informação de que "não existem terras disponíveis, sendo as colônias existentes organizadas para a recepção de imigrantes europeus" (MACHADO, 2004, 324).

Hoje, em alguns municípios da Região do Contestado, encontramos os mais baixos índices de desenvolvimento humano (IDH). A assistência aos moradores da Região só chegou em pleno século XX e, mesmo assim, depois do trauma da Guerra que vitimou milhares de sertanejos pobres e analfabetos, condição que, em partes, ainda não se assegura que é totalmente passado. O Município de Timbó Grande, Santa Catarina, cuja abrangência envolve o local do antigo Reduto de Santa Maria, encontra-se na última posição do *ranking* dos municípios catarinenses (293), segundo o IDH do ano 2000. Outros municípios vizinhos, também palco de antigas cidades santas, encontram-se em situação idêntica, chamando a atenção os

baixos índices, principalmente nos itens de renda *per capita*, índice de educação e índice de esperança de vida (ONU – GeoEcon/idhsc).

Para se ter a dimensão total do conflito armado e das suas conseqüências, é necessário levar em conta a História econômica mundial, especialmente a expansão ferroviária, a industrialização, os caminhos do capitalismo financeiro e a hegemonia econômica dos países industrializados. Para se conhecer a História do Contestado, também é necessário ter a sensibilidade de ouvir as narrativas e as memórias dos protagonistas que testemunharam o passar do tempo. Eram pessoas, como Nicolau Toporoski, que veio de um país distante e que trabalhou na *Lumber*, com suas vitórias e derrotas, com seu drama familiar; como os caboclos, moradores “desde sempre” destas plagas e que sentiram na pele os horrores da Guerra e nem queriam contar o que vivenciaram. Há ainda, muitos interlocutores que podem transformar *memórias* em História.

À guisa de conclusão, quer-se referir que esta pesquisa revelou fatos interessantes à análise e complementou muitas lacunas deixadas pela inexistência de estudos sobre essa temática. Muitos arquivos com documentos escritos e arquivos de memórias “vivas” com potencialidade sobre este assunto continuam à espera do olhar atento, do ouvido aguçado e da curiosidade dos pesquisadores. Acredita-se na contribuição que poderá advir deste estudo para a História, principalmente para instituições educacionais e para a sociedade regional.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Rufino Porfírio. **Um aspecto da Economia de Santa Catarina**: a indústria ervateira. Florianópolis: UFSC, 1979 (Dissertação de Mestrado).

AMIN, Samir e VERGAPOULOS, kostas. **A questão agrária e o capitalismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões**: entre a História e a memória. Bauru-SP: EDUSC, 2000.

AURAS, Marli. **A Guerra sertaneja do Contestado:** organização da irmandade cabocla. Florianópolis: Cortez, 1984.

______. **Poder oligárquico catarinense**: da Guerra aos "fanáticos" do Contestado à "opção pelos pequenos". São Paulo: PUC/Educação, 1991(Tese de doutorado).

AVÉ-LALLEMANT, Roberto. **Viagem pelo Sul do Brasil, no ano de 1858**. Rio de Janeiro: MEC - INL, 1953.

ÁVILA DA LUZ, Aujor. **Os fanáticos:** crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos. Florianópolis: 1952.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste.** Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2 ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1999.

BELÉM, J. **História do Município de Santa Maria** – 1797-1933. Porto Alegre: Livraria Selbach, I933.

BELLANI, Eli Maria. **Madeiras, balsas e balseiros no Rio Uruguai**: o processo de colonização do velho Município de Chapecó. Florianópolis: UFSC, 1991.

BELTRÃO, Romeu. **História do Município de Santa Maria e do extinto Município de São Martinho** – 1787-1930. 2 ed. Santa Maria, 1979.

BERNARDET, Jean Claude. **Guerra Camponesa no Contestado**. São Paulo: Global, 1979.

BIANCHETTI, Lucídio; MACHADO, Ana Maria Netto (org.). **A bússola do escrever:** desafios e estratégias na orientação de teses e dissertações. Florianópolis: Editora da UFSC; São Paulo: Cortez, 2002.

BORELLI, Romário José. **O Contestado**. Curitiba: Orion Editora, 2006.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade**: lembranças de velhos. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BOSSLE, Ondina Pereira. **História da industrialização catarinense**: das origens à integração no desenvolvimento brasileiro. Florianópolis: CNI/FIESC, 1988.

BRAUDEL, Fernand. **Reflexões sobre a História.** São Paulo: Martins Fontes, 1992.

BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. **Caminhos e fronteiras.** 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BURKE, Peter (org.). **A escrita da História** - novas perspectivas**.** 2 ed. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.

______. **Testemunha ocular:** História e imagem. Trad. de Vera Maria Xavier dos Santos. Bauru;SP: EDUSC, 2004.

CABEZA DE VACA, Álvar Núñez. **Naufrágios e comentários**. Trad. de Jurandir Soares dos Santos. Porto Alegre: L&PM, 1999.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **História de Santa Catarina**. 3 ed. Florianópolis: Lunardelli, 1987.

______. **João Maria**: interpretação da Campanha do Contestado. São Paulo: Nacional, l960.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá empresário do Império.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Hector Pérez. **Os métodos da História**. Trad. de João Maia. 3 ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1983.

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História**: ensaios de teoria e metodologia. 2 ed. São Paulo: Campus, 1987.

CARVALHO, Fernando Setembrino de. **A pacificação do Contestado**. Rio de Janeiro: 1916.

______. **Memórias -** dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro, 1950.

______. **Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra - 1915**. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1916.

CARVALHO, Miguel. **O desmatamento das florestas de araucária e o Médio Vale do Iguaçu:** uma História de riqueza madeireira e colonizações. Florianópolis: UFSC, 2006 (Dissertação de Mestrado).

CASTELLA, Paulo R.; BRITEZ, Ricardo M. **A floresta com araucária no Paraná**: conservação e diagnóstico dos remanescentes florestais. Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2004.

CERQUEIRA, Alves. **A Jornada de Taquarussu**. Rio de Janeiro: Nova Edição, 1936.

CESCO, Suzana. **Migração e desmatamento no Alto Uruguai Catarinense**: uma releitura da relação homem x floresta no início do século XX. Florianópolis: UFSC, 2003 (Trabalho de Conclusão de Curso. Graduação em História).

______. Desmatamento, Migração e Fotografias. Florianópolis: XXIII Simpósio Nacional de História. **Anais**, Florianópolis, 2005.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. **O italiano da esquina:** imigrantes na sociedade porto-alegrense. Porto Alegre: EST, 1991.

______. **Caixas no porão**: vozes, imagens, histórias. Porto Alegre: Biblos, 2004.

______. Pesquisa histórica e análise de conteúdo: pertinência e possibilidades. **Estudos Ibero-Americanos,** Porto Alegre, v. 28, n 1, p. 183-194, jun. de 2002.

COSTA, Licurgo. **O continente de Lagens**: sua História e influência no Sertão da terra firme. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.

______. **Um cambalacho político**: a verdade sobre o “Acordo” de Limites Paraná-Santa Catarina. Florianópolis: Lunardelli, 1987.

COSTA, Otacílio. **Santa Cruz**. Lages, 1942.

CUNHA, Idaulo José. **Evolução econômico-industrial de Santa Catarina.** Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.

D'ALESSIO, Vito. **Claro Jansson**: o fotógrafo viajante. São Paulo: *Dialeto Latin American Documentary*, 2003.

DALL'ALBA, João Leonir. **Imigração italiana em Santa Catarina**: documentários. Caxias do Sul; Porto Alegre; Florianópolis: Ed. da UDUCS; EST; Lunardelli, 1983.

D'ASSUMPÇÃO, Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. v. 1, Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1917.

______. **A Campanha do Contestado**. v. 2, Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1918.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo**: a História da devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

______. **As multinacionais**: do Mercantilismo ao capital internacional. São Paulo: Brasiliense, 1983.

______. A industrialização durante a República Velha. In: **História geral da civilização brasileira**. t. 2. São Paulo: Difel, 1977. p. 251-283.

DERENGOSKI, Paulo Ramos. **O demoronamento do mundo jagunço**. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1986.

DIACON, Todd A. ***Millenarian vision, capitalist reality*** – Brazil's Contestado Rebellion, 1912-1916. Fourth printing, Duke University Press, Durham and London 2002.

______. ***Stringing together a Nation*****:** Cândido Mariano da Silva Rondon and the Construction of a Modern Brazil, 1906-1930. Duke University Press, Durham and London, 2004.

DOURADO, Ângelo. **Voluntários do martírio** – narrativa da Revolução de 1893. Ed. fac-similada de 1896. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1977.

ESPIG, Márcia Janete. **A presença da gesta carolíngia no movimento do Contestado**. Porto Alegre: UFRGS, 1998 (Dissertação de Mestrado em História).

FACHEL, José Fraga. **Monge João Maria:** recusa dos excluídos. Porto Alegre: UFRGS; Florianópolis: UFSC, 1995.

FAUSTO, Boris. A guerra sertaneja do Contestado: observações críticas em torno de dois trabalhos. In: **Revista de História.** São Paulo, ano XVII, vol. XXXIII, n. 68, out./dez., 1966.

FELIPPE, Euclides José. **O último jagunço**. Curitibanos: Universidade do Contestado, 1995.

FELISBINO, Pedro Aleixo; TRISOTTO, Eliane. **Frei Rogério**. Curitiba: Gráfica e Editora Blumen, 2008.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1999.

FLAVIENSE, A. C. Gomes. **História do Imperador Carlos Magno e dos Doze Pares de França**. Trad. de Jeronymo Moreira de Carvalho. Rio de Janeiro: Livraria Império Editora, s/d.

FORTES, Telmo. **Glória até o fim**: espionagem militar na guerra do Contestado. Florianópolis: Insular, 1998.

GALLO, Ivone C. D. **O Contestado**: o sonho do milênio igualitário. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

GASKELL, Ivan. História das Imagens. In: BURKE, Peter (org.). **A escrita da História** - novas perspectivas**.** 2 ed. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.

GAULD, Charles A. **Farquhar, o ultimo titã:** um empreendedor americano na América Latina. Trad. de Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

GRIGGS, Rosemari Pozzi Eduardo. **A madeira em Santa Catarina 1930-1970.** Curitiba: UFPR, 1974 (Dissertação de Mestrado).

GUERRA, Miguel Pedro et alii. Exploração, manejo e conservação da araucária (Araucária Angustifólia). In: SIMÕES, Luciana Lopes; LINO, Clayton F. **Sustentável Mata Atlântica**: a exploração dos seus recursos florestais. 2 ed. São Paulo: SENAC, 2003. p. 85-101.

HEINEN, Luiz. **Colonização e Desenvolvimento do Oeste de Santa Catarina**. Aspectos Sócio-Político-Econômico e Religiosos. Joaçaba, SC: UNOESC, 1997.

HEINSFELD, Adelar. **A questão de Palmas entre Brasil e Argentina e o início da colonização no baixo Vale do Rio do Peixe-SC**. Joaçaba: UNOESC, 1996.

HÜBENER, Laura Machado; PIAZZA, Walter F. **Santa Catarina: história da gente.** 4 ed. Florianópolis: Lunardelli, 1997.

IOTI, Luiza Horn. **O olhar do poder**: a imigração italiana no Rio Grande do Sul, de 1875 a 1914, através dos relatos consulares. Apresentação de Núncia Santoro de Constantino. Caxias do Sul: EDUCS, 1996.

KLEIN, Roberto M. et alii. **Madeiras do Brasil**: Santa Catarina. Florianópolis: Lunardelli, 1979.

______. O Aspecto dinâmico do pinheiro brasileiro. **Sellowia**, Anais botânicos do Herbário Barbosa Rodrigues, n. 12, ano 12, p. 17 - 44, 15 mai. 1960.

______.Os Aspectos dinâmicos da vegetação do sul do Brasil. **Sellowia**, Anais Botânicos do Herbário Barbosa Rodrigues, n. 36, ano 36, p. 5-54, 20 jul. 1984.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro de Santa Catarina 1910-1960.** Curitiba: UFPR, 1975 (Dissertação de Mestrado).

LAGO, Paulo Fernando. **Santa Catarina**: a terra, o homem e a Economia. Florianópolis: Editora da UFSC, 1968.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**. 6. ed, São Paulo: Alfa-Ômega, 1985.

LEÃO, Hermelino de. **A cruz histórica da cidade de Mafra**. Centenário da Colonização Alemã. Rio Negro-Mafra, publ. de Mário Felipo Olivero, 1929.

LEMOS, Alfredo de Oliveira; LEMOS, Zélia A. **A História dos Fanáticos em Santa Catarina e parte da minha vida naqueles tempos:** 1913-1916. Passo Fundo: Gráfica e Editora Pe. Berthier, 1989.

LINHARES, Temístocles. **História econômica do mate**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

LLOYD, Reginald. ***Twentieth-century impressions of Brazil.*** Londres: Lloyd, 1913.

LOBO, Eulália. História empresarial. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História**: ensaios de teoria e metodologia. São Paulo: Campus, 1997.

LOUREIRO JÚNIOR, Luiz. **Dados sobre a exportação do Brasil: 1892-1920.** Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1922.

LUZ, Aujor Ávila da. **Os fanáticos**: crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos. 2 ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado:** a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinhas: Editora da UNICAMP, 2004.

______. **A política de colonização do Império**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1999.

MARTENDAL, José Ari Celso. **Processo produtivo e trabalho-educação**: a incorporação do caboclo catarinense na indústria madeireira. Rio de Janeiro: FGV/IESAE, 1980 (Dissertação de Mestrado).

MARTINI, Georg (org.). **População, desenvolvimento e meio ambiente**. Campinas: UNICAMP, 2001.

MARTINS, Celso. **O mato do tigre e o campo do gato** – José Fabrício das Neves e o Combate do Irani. Florianópolis: Insular, 2007.

MATTOS, Fernando Marcondes de. **Industrialização catarinense**: análise e tendências. Florianópolis: UFSC, 1968.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom (org.). **(Re) introduzindo a História Oral no Brasil.** São Paulo: Xamã, 1996.

MONTE CARLO DO ROSÁRIO, Lourival. **História de Três Barras**. Três Barras, SC: l999.

MONTEIRO, Douglas Teixeira. **Os errantes do Novo Século**. São Paulo: Duas Cidades, l974.

MORAIS, Marieta (org.). **História Oral e multidisciplinaridade**. Rio de Janeiro: Diadorim FINEP, 1994.

NASH, Roy. **The Conquest of Brazil.** Harcourt-Brace, 1926.

NODARI, Eunice Sueli. **A renegociação da etnicidade no Oeste de Santa Catarina (1917-1954).** Porto Alegre: PUCRS, 1999 (tese de Doutorado em História).

NODARI, Renato. **Estrada de ferro São Paulo - Rio Grande.** Causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900-1940). Porto Alegre: UFRGS, 1999 (dissertação de Mestrado em Economia).

OLIVEIRA, Beneval de. **Planaltos de frio e de lama**: os fanáticos do Contestado – o meio, o homem e a guerra. Florianópolis: FCC, 1985.

OLIVEIRA, Célio Alves de. **A construção e a permanência do mito de João Maria de Jesus na Região do Contestado, Santa Catarina**. Porto Alegre: UFRGS, 1992 (dissertação de Mestrado em Antropologia Social).

OLIVEIRA NETO, Godofredo. **O bruxo do Contestado.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996.

PAUWELS, Geraldo. Contribuição para o estudo do fanatismo no Sertão Sul-Brasileiro. **Revista de Filologia e de História**, t. 2, 1933.

______. **Descrição geográfica e histórica da divisa litigiosa entre os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina**. Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1926.

PEGORARO, Ludimar. **Terceiro setor e a Educação Superior no Brasil**: compromisso social das fundações em Santa Catarina, o caso Universidade do Contestado. Porto Alegre: UFRGS, 2008 (Tese de Doutorado).

PEIXOTO, Demerval. **Campanha do Contestado** - episódios e impressões. Rio de Janeiro: 1916.

PELUSO JR., Victor Antônio. **Aspectos geográficos de Santa Catarina.** Florianópolis: FCC/UFSC, 1991.

PEREIRA, Carlos Costa. A região das Araucárias: conquista, desbravamento, riquezas naturais e seu aproveitamento. **Revista do IHGSC**, Florianópolis, 1943.

PIAZZA, Walter Fernando et alii. **O Contestado**. Rio de Janeiro: Editora Index Ltda, 1987.

______. **A colonização de Santa Catarina**. Porto Alegre: Pallotti, 1982.

______. **Santa Catarina**: sua História. Florianópolis: Ed. da UFSC/Lunardelli, 1983.

POLI, Jaci. Caboclo: pioneirismo e marginalização. **Cadernos do CEOM** (Centro de Organização da Memória Sociocultural do Oeste), Chapecó, n. 7, p. 73-110, 1991.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **O messianismo no Brasil e no mundo.** 2 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977.

RADIN, José Carlos. **Italianos e ítalo-brasileiros na colonização do Oeste Catarinense.** Joaçaba: UNOESC, 1997.

REITZ, R.; KLEIN, R. M. Araucariáceas. **Flora ilustrada catarinense**. Itajaí, 1966.

REITZ, R.; KLEIN, R. M.; REIS, A. **Madeiras do Brasil**. Florianópolis: Lunardelli, 1979.

RENK, Arlene. **A luta da erva**: um ofício étnico no Oeste Catarinense. Chapecó: Grifos, 1997.

______. **Sociodicéia às avessas.** Chapecó, SC: Grifos, 2000.

RODERJAN, Roselys Vellozo. **Os curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil Meridional** (séculos XV – XIX). Curitiba: Works Informática-Editoração Eletrônica, 1992.

SACHWEH, Maria da Salete. **Educação:** dominação e liberdade na guerra santa do Contestado.Florianópolis: Imprensa Oficial de SC, 2002.

SAES, Flávio A. M. de. Os investimentos Franceses no Brasil: o caso da *Brazil Railway Company* (1900-1930). In: **Revista de História**, São Paulo, n. 119, p.23, Jul. de 1985 a dez. de 1988.

SANTA CATARINA - PARANÁ. **Questão de limites**. Artigos, discursos e documentos. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Comércio, 1909.

SANTOS, N. P. Dutra. Origem e caminhos da erva-mate. In: **Cadernos da Cultura Catarinense**, Florianópolis, ano I, p. 10, jul./set. 1984.

SANTOS, Sílvio Coelho dos. **Índios e brancos no Sul do Brasil** – a dramática experiência dos Xokleng. Florianópolis: Edeme, 1973.

______. **Nova História de Santa Catarina**. 3. ed. Florianópolis: Terceiro Milênio, 1995.

SASSI, Guido Wilmar. **Geração do deserto.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

SCHULLER, Donaldo. **Império caboclo**. Porto Alegre: Movimento, 1994.

SILVA, Cleto da. **Apontamento históricos de União da Vitória** (1768-1933). Curitiba: Max Roesner e Filhos Ltda, s/d.

SILVA, Rosângela Cavalazzi da. **Terras públicas e particulares: o impacto do capital estrangeiro sobre a institucionalização da propriedade privada** (um estudo sobre a Brazil Railway Company no meio-oeste catarinense). Dissertação de mestrado em direito, UFSC. Florianópolis, 1983.

SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1980.

SILVEIRA, Cláudio R. **História da Indústria da madeira**: Serra Catarinense 1940-2005. Lages: Ed. do Autor, 2005.

SILVEIRA, Hemetério José Velloso da. **As Missões Orientais e seus antigos domínios**. Porto Alegre: Tipografia Universal, 1909.

SIMONSEN, Roberto. **Evolução Industrial no Brasil e outros estudos**. São Paulo: Cia Editora Nacional; USP, 1973.

SINGER, Paul Israel. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. 2. ed. São Paulo: Nacional, 1977.

______. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. **História Geral da Civilização Brasileira**. t. 2, vol. 1. São Paulo: Difel, 1977.

SINZIG, Frei Pedro. **Frei Rogério Neuhaus**. Petrópolis: Vozes, 1939.

SOARES, J. O. Pinto. **Apontamentos para a História -** O Contestado. Porto Alegre: Oficinas Gráficas do Instituto de Eletro Técnica da Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1920.

______. **Guerra em sertões brasileiros**: do fanatismo à solução do secular litígio entre o Paraná e Santa Catarina. Rio de Janeiro: Papelaria Velho, 1931.

SOUZA, Márcio. **Mad Maria**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. Sorocaba: TCM, 2001.

STULZER, Aurelio. **A Guerra dos Fanáticos** (1912-1916): a contribuição dos franciscanos. Petrópolis: Vozes, 1982.

STUMPF, Ida Regina. Pesquisa Bibliográfica. In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antônio. **Métodos e técnicas de pesquisa em Comunicação**. São Paulo: Atlas, 2005.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro:** ensaios sobre Economia brasileira. 11. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1983.

______. **Acumulação de capital e industrialização no Brasil.** 3. ed. Campinas: UNICAMP/IE, 1998.

TOKARSKI, Fernando. **Cronografia do Contestado** – apontamentos históricos da Região do Contestado e do Sul do Paraná. Florianópolis: IOESC, 2002.

TOMPOROSKI, Alexandre Assis. **O pessoal da *Lumber*:** um estudo acerca dos trabalhadores da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* e sua atuação no Planalto Norte de Santa Catarina, 1910-1929. Florianópolis: UFSC, 2006 (Dissertação de Mestrado).

TOTA, Antônio Pedro. **Contestado: a guerra do Novo Mundo.** São Paulo: Brasiliense, 1983.

VALENTINI, Delmir José. **Da cidade santa à corte celeste**: Memórias de Sertanejos e a Guerra do Contestado. 3. ed. Caçador: UnC, 2003.

______. História do Contestado: identidade cultural e importância para a educação. In: LOMBARDI, José Claudinei (org.). **Temas de pesquisa em Educação**. Campinas: Autores Associados, 2003.

VINHAS DE QUEIROZ, Maurício. **Messianismo e conflito social** (a Guerra Sertaneja do Contestado: 1912-1916). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **Paraná, Sudoeste:** ocupação e colonização. 2 ed. Curitiba: Ed. Vicentina, 1987.

______. O comércio da madeira e a atuação da *Brazil Railway Company* no Sul do Brasil. **Portos, Rotas e Comércio.** Anais do V Simpósio Nacional dos Professores de História. São Paulo, 1971.

WALDRIGUES, Augusto. **História do monge João Maria**. Curitiba: Ed. do Autor, 1985.

WENTZ, Liliane I. M. **Os caminhos da madeira**: região norte do Rio Grande do Sul (1902-1950). Passo Fundo, UPF, 2004.

WERLANG, Alceu Antônio. **A colonização as margens do Rio Uruguai no Extremo Oeste Catarinense**: a atuação da Cia. Territorial Sul Brasil - 1925 a 1954. Florianópolis: UFSC/CFH, 1992 (Dissertação de Mestrado).

______. Colonização ítalo-brasileira, teuto-brasileira e teuto-russa no oeste de Santa Catarina: a atuação da Cia. Territorial Sul Brasil. **Cadernos do CEOM,** Chapecó, v. 13, n. 11, ago, 1999.

WOLFF, Cristina Scheibe. Historiografia catarinense: uma introdução ao debate. **Revista Catarinense de História,** Florianópolis, n. 2, 1994.

WOLFF, Gladis Helena. **Trilhos de ferro, trilhas de barro**: a ferrovia no Norte do Rio Grande do Sul – Gaurama (1910-1954). Passo Fundo: UPF, 2005.

FONTES DE PESQUISA

Arquivo Nacional, Rio de Janeiro

Resumo do Programa Farquhar ao organizar a Brazil Railway Company, feito e oferecido por Charles A. Gauld, Rio de Janeiro, 1942.

1) Programa Farquhar: Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e Sorocabana;

2) Programa Farquhar: A Administração da São Paulo-Rio Grande e da Sorocabana. Ligação das duas redes. Construção das duas linhas das suas concessões. O estabelecimento, nas regiões atravessadas, de indústrias no intuito de "mostrar o caminho, demonstrando-se na prática a possibilidade de se estabelecerem indústrias similares e outras;

3) Programa Farquhar: Empresas subsidiárias, organizadas com o propósito de fomentar o desenvolvimento das regiões atravessadas pelas suas linhas e que todas foram incorporadas com capitais fornecidos pela *Brazil Railway Company* (*Southern Brazil Lumber Company, Southern Brazil Colonization Company, Brazil Land, Cattle and Packing Company*)*;*

4) Programa Farquhar: *Cie. Auxilliaire des Chemins de Fer du Brésil*, 3.000 Km de linhas férreas no Estado do Rio Grande do Sul;

5) Programa Farquhar: Porto e Barra do Rio Grande do Sul;

6) Programa Farquhar: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1.500 Km, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 2.000 Km;

7) Programa Farquhar: *Uruguay Railway Company*, estendendo-se de Montevidéu até Rivera, na fronteira com o Rio Grande do Sul, e diversos ramais no interior daquela República;

8) Programa Farquhar: *Antofogasta Railway Company*;

9) Programa Farquhar: Madeira – Mamoré *Railway Company* – 365 Km;

10) Programa Farquhar: Estabelecimentos dos tipos e modelos de locomotivas e vagões, freios e engates, para toda a rede da *Brazil Railway Comapany*;

11) Programa Farquhar: Razões que motivaram a interrupção do Programa da *Brazil Railway Company*.

Arquivo Particular de Romário José Borelli, Curitiba, Paraná

1) **Relatório dos trabalhos relativos ao ano industrial e comercial de 1944** (correspondências encaminhadas ao Superintendente das empresas incorporadas ao Patrimônio Nacional, Sr. Luiz Carlos da Costa Netto, escritas pelo Coronel Reginaldo Teixeira - Diretor da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada);*

2) **Correspondências avulsas** que relatam históricos anteriores, situação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* e comunicações de assuntos de interesses diversos da Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio da União;

3) **Documentos de trâmites** da doação de madeira da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada* pela embaixada brasileira em Montevidéu para a construção na capital uruguaia da "Escola Getúlio Vargas" (L 117, p. 266);

4) **Plano de vendas** dos lotes rurais das propriedades incorporadas ao Patrimônio da União(L 117, p. 238);

5) **Relações nominativas** de terrenos medidos, demarcados e divididos para o requerimento de compra pelos posseiros em terras devolutas (p. 145);

6) **Movimento** do escritório em São Francisco (p. 262);

7) **Aquisição de pinhais** (p. 258);

8) **Descrição de patrimônio** de diversas fazendas;

9) **Descrição dos quadros** de organização dos trabalhadores nas categorias, atribuições e misteres;

10) **Resumo histórico** da empresa antes da incorporação (Documento de 304 p.).

11) **Três livros grandes** (40 x 60cm) de pagamentos da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company,* onde estão nominados os trabalhadores e os respectivos vencimentos, nos anos de 1923, 1924, 1925, 1926, 1928 e 1929.

12) ***Unclaimed Hages*** – 1910 . Livro que registra ordenados não reclamados, com início em 1914, com todos os meses dos anos seguintes até o último registro em janeiro de 1942;

13) **Livro de *Actas*** de um Grêmio fundado em 1938 e que possui registros até 1952;

14) **Centenas de documentos diversos** avulsos que pertenceram ao contador da *Lumber*, em sua maioria, depois de Incorporada.

15) **Edital de concorrência** de venda dos bens da *Lumber,* publicado no Diário Oficial, pelo Presidente da Comissão, Sr. Hortêncio de Alcântara Filho.

Cartório de Paz da Vila de Lebon Régis, Sexto Distrito da Comarca de Curitibanos

1) Escritura de Contrato para Custeio de Legislação de Posse. Outorgantes: Eugênio Schifler e Izabel Rodrigres Schifler. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* Incorporada. Lebon Régis, 04/05/1942.

2) Escritura de Contrato para Custeio de Legislação de Posse. Outorgantes: Augusto Granemann, Olímpia Granemann de Souza, Agostinho Borges dos Santos, Maria Ribeiro Martins. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* Incorporada. Lebon Régis, 17/04/1942.

3) Escritura de Contrato para custeio de legislação de posse. Outorgantes: José Gabriel Ribeiro, Maria Alves Padilha, João Becher Granemann, Teodora Aurélia de

Souza, Manoel Guimarães Camargo, Olinda Maria Ribeiro, Honório Camargo dos Santos, Maria Correa de Souza, Bento Simão, Davina Moreira da Conceição, João Furtado de Souza, Etelvina Belli de Souza, Marcelino Gabriel Ribeiro, Francisco Gabriel Ribeiro, Antônio Gabriel Ribeiro, Pedro Pereira de Souza, Miguel Pereira de Souza, João Maria de Souza, Paulina Wascheskoski, Gabriel Pereira de Souza, Lourenço Pereira de Souza, Frazina Alexandre, Sebastião Simão Alexandre Ramos, Porcidonio Martins dos Santos e Francisco Antonio da Costa. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Lebon Régis, 18/04/1942.

4) Escritura de Contrato para Custeio de Legislação de Posse. Outorgantes: Antonio Borges dos Santos, Flora Ribeiro da Silva, Francisco Ferreira Thibes, Gabriel Joaquim Ribeiro, João Gabriel Sobrinho, David Pires de Morais, Alfeu Manoel da Silva, João Pedro Pires de Góes, Miguel Gabriel Ribeiro e Sebastião Moreira da Silva. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Lebon Régis, 20/04/1942.

5) Escritura de Contrato para Custeio de Legislação de Posse. Outorgantes: Virgílio Mariano, Manoel Ferreira de Jesuz, Ibraim Cardoso dos Santos, João Raimundo de Almeida e Sebastião Lemes da Rocha. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Lebon Régis, 12/05/1942.

6) Escritura de Contrato para Custeio de Legislação de Posse. Outorgantes: João Granemann Sobrinho, Marinha Padilha Granemann, Ataliba Granemann e Izarina Granemann Drissen. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Lebon Régis, 12/05/1942.

7) Escritura de Contrato para Custeio de Legislação de Posse. Outorgantes: Teodoro Simão, Florentina Dias da Silva, Miguel Lisboa e Olímpia Moreira da Silva. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Lebon Régis, 05/10/1942.

Centro de Organização da Memória Sociocultural do Oeste, Chapecó, Santa Catarina

1) Cadernos do CEOM

Cartório de Paz da Comarca de Curitibanos, Santa Catarina

1) Escritura de Arrendamento para Extração de Madeira. Outorgantes: João Vieira Sobrinho e sua mulher. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Área de 683.946,35 (seiscentos e oitenta e três mil, novecentos e quarenta e seis metros quadrados e trinta e cinco decímetros quadrados) no Arroio do Padre, distrito de Caraguatá, Curitibanos, SC, 06/11/1948.

2) Escritura de Arrendamento para Extração de Madeira. Outorgantes: João Maria Pires através de seu procurador Crescencio Lins. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Área de 418.572,23 (Quatrocentos e dezoito mil, quinhentos e setenta e dois metros e vinte e três centímetros quadrados) no local denominado Timbó, Curitibanos, SC, 18/12/1948.

3) Escritura de Arrendamento e de Servidão de Trânsito ou Passagem. Outorgantes: Antonio Guesser e Margarida Muller Guesser. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. No local denominado Antinha, distrito de Caraguatá, Comarca de Curitibanos, SC, 14/07/1948.

4) Escritura de Contrato para o Custeio de Legislação de Posse. Outorgantes: Antonio Guesser e Margarida Muller Guesser. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Área de 2.513.189,50 (Dois milhões quinhentos e treze mil cento e oitenta e nove metros e cinqüenta centímetros quadrados). No lugar denominado Vargem Grande, Alto da Serra do Espigão, Comarca de Curitibanos, SC, 14/07/1948.

5) Escritura de Compra e Venda. Outorgantes: Manoel Schumacker e Ana Barbosa da Silva Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Área de 2.844.376 (Dois milhões oitocentos e quarenta e quatro mil trezentos e setenta e seis metros quadrados). Preço acertado: Cr$ 56.000,00 (Cinqüenta e seis mil cruzeiros). No lugar denominado Rio Timbó, distrito de Caraguatá, Município da Comarca de Curitibanos, SC, 01/06/1951.

6) Escritura de Arrendamento e de Servidão de Trânsito ou Passagem. Outorgantes: Pedro Meireles Prestes e Ernesta Guedes Maciel Prestes. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Área de 1.000.000 (Um milhão de metros quadrados). No local denominado Santa Maria, Comarca de Curitibanos, SC, 10/12/1948.

7) Escritura de Arrendamento e de Servidão de Trânsito ou Passagem. Outorgantes: Antonio Furtado, Juvelina Granemann Furtado, Glaucinir Furtado Hoffmann, Paulino Hoffmann, Adelaide Furtado Machado, João Machado Junior, Maria do Nascimento Alves, José Alves de Souza, Alinor Furtado, Nair Teresinha Furtado e Maria Darci Furtado. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Área de 3.154.200 (Três milhões cento e cinqüenta e quatro mil e duzentos metros quadrados). No local denominado São Miguel, distrito de Caraguatá, Município da Comarca de Curitibanos, SC, 18/10/1948.

8) Escritura de Arrendamento para a Extração de Madeira. Outorgantes: Manoel Mamedes de Sant'Ana, Alfredo de Oliveira Preto, Eufrásio de Oliveira Preto, Guilherme Maiberg e João Ginuino dos Santos. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Áreas de 8.500.000 (Oito milhões e quinhentos mil metros quadrados no lugar denominado Caçadorzinho, distrito de São Sebastião), 1.500.000 (Um milhão e quinhentos mil metros quadrados no lugar denominado Campinas das Moças, distrito de São Sebastião) e mais 30 alqueires(720.000 setecentos e vinte mil metros quadrados) no lugar denominado Caçadorzinho, distrito de São Sebastião, comarca de Curitibanos, SC, 14/01/1942.

09) Escritura de Arrendamento para a Extração de Madeiras. Outorgantes: João Vieira Sobrinho, Davina Jungles Preste e seu procurador João Ribeiro da Silva. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*. Área de 683.946.35 (Seiscentos e oitenta e três mil, novecentos e quarenta e seis metros quadrados e trinta e cinco decímetros quadrados) no local denominado Arroio do Padre, distrito de Caraguatá, Município e Comarca de Curitibanos, SC, 06/11/1948.

10) Escritura de Retificação de Arrendamento para a Extração de Madeira. Outorgantes: Firma Industrial Madeireira Fontana representada por João Fontana Junior. Outorgada: *Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*.

Retiradas 3.068 (três mil e sessenta e oito árvores da propriedade de Carlos Ribeiro Dias. Restando 84.428 árvores marcadas para serem retiradas. Canoinhas, SC, 16/12/1944.

Arquivo Histórico Municipal de Canoinhas (AHMC), Canoinhas, Santa Catarina

1) - Processo 1229/53 - Justiça do Trabalho – reclamação coletiva devido à falta de pagamento de salários. Reclamantes: **Victorino Genésio Ferreira e mais 100 trabalhadores.** Reclamada: **Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional - Ministério da Guerra.** Tribunal Regional do Trabalho, Canoinhas, SC, 1953.

2) - Processo 2979/51 - Justiça do Trabalho – reclamação coletiva devido à falta de pagamento de gratificações. Reclamantes: **Ernest Oliver Bishop e mais 73 trabalhadores.** Reclamada: ***Southern Brazil Lumber & Colonization Company Incorporada*.** Tribunal Regional do Trabalho, Canoinhas, SC, 1951.

3)-Auto de prisão e perguntas. Delegacia de Polícia de Canoinhas. Réu Deodato Manoel de Ramos.

Associação Cultural Pe. Tomás Pieters, Matos Costa, Santa Catarina

1) Inquérito Policial Militar da morte de João Teixeira Mattos da Costa. União da Vitória, PR, 28/09/1914.

2) DA COSTA, Fernando Lopes. Biografia de Ofício do Capitão João Teixeira Mattos da Costa, Inf. 2199. **Arquivo do Exército**, Rio de Janeiro, 18/10/1946.

Campo de Instrução Marechal Hermes (CIMH), Três Barras, Santa Catarina

1) Livros de Funcionários da *Lumber*

Museu Histórico de Três Barras, Santa Catarina

1) Livros de Funcionários da *Lumber*

2) Acervo de imagens

Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, Caçador, Santa Catarina

1) Telegrama do General Setembrino de Carvalho para o Ministro da Guerra no Rio de Janeiro, comunicando a queda do aeroplano e a morte do aviador Tenente Ricardo Kirk. Porto União, SC, 01/03/1915.

2) Acervo de imagens

3) Mapas

Arquivo Municipal Dr. Waldemar Rupp, Campos Novos, Santa Catarina

1) Mapas

Arquivo Público Municipal de Caçador, Santa Catarina

1) Acervo de fotografias

Arquivo Público do Estado de Santa Catarina (APESC)

1) Título de Medição e Legitimação de terras. Autor: Roberto Rodrigues Pereira. Campos e mattas de uma légua, mais ou menos de frente, e três e meia léguas de fundo. Confrontações: **Norte** – terrenos Nacionaes; **Sul** – terrenos de Manoel alves Ribeiro, Antônio Baptista e outros; **Leste** – terrenos de José Custódio de Mello e **Oeste** – terrenos Nacionaes. **Área de legitimação: 26.994.750 braças quadradas de terras.** Local Campos do Nascimento, Freguesia de São João dos Campos Novos, distrito dos Curytibanos, Termo da Cidade de Lages, 22/01/1864.

2) Relatórios Mensais da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, de 1916 até 1941 (35 Volumes).

3) Balancetes Mensais da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, de 1920 a 1956 (15 Volumes).

4) Inventário da Pharmácia da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, de julho de 1929 a dezembro de 1931 (2 Volumes).

5) Inventário do Armazém da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, de julho de 1927 até abril de 1957 (10 Volumes).

6) Memorial da *Southern Brazil Lumber & Colonization Co*. Interventoria Federal de Santa Catarina. Curitiba: Papelaria Universal, s/d.

Museu de Comunicação Social Hypolito da Costa, Porto Alegre, Rio Grande do Sul

Jornal A Federação de Porto Alegre - RS.

Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina (BPESC)

1) O Democrata - Canoinhas

2) O Imparcial - Canoinhas

3) Jornal do Povo - Canoinhas

4) O Avante - Canoinhas

5) O Timoneiro do Norte - Canoinhas
6) Jornal do Trabalho – Curitibanos
7) Jornal O Comércio – Porto União

Biblioteca Pública do Estado do Paraná
1) O Diário da Tarde - Curitiba
2) A Gazeta do Povo - Curitiba
3) O Estado do Paraná - Curitiba
4) O Rionegrense – Rio Negro

Biblioteca Central da PUCRS
1) Revista **Estudos Ibero-Americanos.** FFCH – PPGH. Estudos Ibero-Americanos. PUCRS, v. XXVIII, n. 1, junho 2002.

Arquivo Edgard Leuenroth, IFCH-UNICAMP
1) Jornal A Plebe, Campinas

Revista **OS PIONEIROS.** Três Barras, SC. Ano I, n. 1, setembro 1986.
______. Três Barras, SC. Ano 2, n. 4, novembro 1987.

JORNAIS

JORNAL A GAZETA TRESBARRENSE – Três Barras, Santa Catarina.
Jornal O PAIZ – Rio de Janeiro.
Jornal Folha de São Paulo.
Jornal O Contestado. Caçador, SC. Ano V. n. 11, dezembro 1996.

SITES – ENDEREÇOS ELETRÔNICOS

http://www.frigoletto.com.br.GeoEcon/idhsc.htm
http://pt.wikipedia.org/wiki

DOCUMENTÁRIOS – FILMES - AUDIOVISUAIS

A GUERRA dos Pelados. Direção: Sylvio Back, 1971. 1 fita de vídeo (98min), VHS, son., color.

ARAUCÁRIA, memória em extinção. Direção: Sylvio Back. Produção: UFPR-Curitiba, 1984. 1 fita de vídeo (29min), VHS, son., color.

CONTESTADO: a fúria cabocla. Caçador-SC

CONTESTADO: a Guerra desconhecida. Roteiro/direção: Enio Staub. Prod. Executivo: Sergio A. Rubim. Florianópolis-SC: UFSC, 1984. 1 fita de vídeo (54min), VHS, son., color.

LUMBER. Botelho Produções, sd. Filme recuperado pela cinemática do Museu Guido Viaro: Fundação Cultural de Curitiba-PR. 1 fita de vídeo (39min), VHS, n/son., n/color.

TERRA é vida. Direção: Marlon Vargas. Pesquisa: Elisete Schwade. Produção: UNOESC-Chapecó, 1998. 1 fita de vídeo (13min), VHS, son., color.

ENTREVISTAS

Memórias e relatos sobre a História da *Lumber* – Programa de Doutorado

Miguel Jascuf – Caçador, Santa Catarina, jan. 2004

Jucy Varela – Itapema, Santa Catarina, jan. 2004

Tercia Oswalda de Oliveira – Canoinhas Santa Catarina, jan. 2007

Marta Gura Kalempa – Canoinhas, Santa Catarina, fev. 2007

Valdemiro Noga – Canoinhas, Santa Catarina, jan. 2007

Luiza Shelemberguer Sczcherbowski – Canoinhas, Santa Catarina, jan. 2007

Abigail Pacheco Bishop - Três Barras, Santa Catarina, fev. 2007

Ladislau Olcha - Três Barras, Santa Catarina, fev. 2007

Jucy Varela – Caçador, Santa Catarina, mar. 2007

Helma Bishop Cordeiro – Curitiba, mar. 2007

Pedro Moskwen – Porto União, Santa Catarina, jan. 2008

Leopoldo Padilha – Três Barras, Santa Catarina, jan. 2008

José Kraus Sobrinho – Três Barras, Santa Catarina, jan. 2008

Lauro Dobrochinski – Porto União, Santa Catarina, jan. 2008

Mario Manoel Joaquim – União da Vitória, Paraná, jan. 2008

José Moyses – Porto União, Santa Catarina, jan. 2008

Ninpha Ferreira de Oliveira – Florianópolis, jul. 2008

Cely Ferreira Tramujas – Florianópolis, jul. 2008

Elvino Moreira – Caçador, Santa Catarina, jul. 2008

Memórias e relatos sobre a Guerra do Contestado – Programa de Mestrado (entrevistas realizadas nos anos de 1995 e 1996)

Manoel Batista dos Santos – Timbó Grande, Santa Catarina
Miguel Correa de Souza – Lebon Régis, Santa Catarina
João Maria de Góis – Caçador, Santa Catarina
João Maria Paes de Farias – Lebon Régis, Santa Catarina
João Maria Paleano – Frei Rogério, Santa Catarina
João Maria de Souza – Lebon Régis, Santa Catarina
Alcides Webber – Curitibanos, Santa Catarina
Davina Domingues dos Santos – Lebon Régis, Santa Catarina
Antônio Pinto – Lebon Régis, Santa Catarina
Nabor Rocha – Lebon Régis, Santa Catarina
Nelcina Rocha – Lebon Régis, Santa Catarina
Celso Correa de Souza – Lebon Régis, Santa Catarina
Aristiliano Carlin de França – Caçador, Santa Catarina
Carlos Carlin de França – Caçador, Santa Catarina
Antônio Carlos Martim – Caçador, Santa Catarina
Adão Ferreira de Souza – Caçador, Santa Catarina
Manoel Francisco Dias – Lebon Régis, Santa Catarina
Onorina Maria Dias – Lebon Régis, Santa Catarina
João de Souza Dias – Lebon Régis, Santa Catarina
Noel Thibes Carlin – Lebon Régis, Santa Catarina
Iracema Thibes Carlin – Lebon Régis, Santa Catarina

Memórias e relatos sobre a Guerra do Contestado – Entrevistas realizadas por Tomás Pieters

Firmino Gonçalves Pontes – Fraiburgo, Santa Catarina, jan. 1974
Margarida Ribeiro – Fraiburgo, Santa Catarina, nov. 1973
Aristiliano Dias – Fraiburgo, Santa Catarina, nov. 1973
Benedito Chato – Fraiburgo, Santa Catarina, nov. 1973
Afonso Ribeiro – Fraiburgo, Santa Catarina, dez. 1973
Joaquim Pereira Neto – Fraiburgo, Santa Catarina, dez. 1973
Olídia Pereira Neto – Fraiburgo, Santa Catarina, dez. 1973
Nelson Scholl – Fraiburgo, Santa Catarina, nov. 1973
Valdir Rodrigues Mafra – Fraiburgo, Santa Catarina, nov. 1973

ANEXOS

Anexo n. 1: TELEGRAMA DO GENERAL SETEMBRINO, NOTICIANDO A QUEDA DO AEROPLANO NA CAMPANHA DO CONTESTADO

Anexo n. 2: PLANTA DA FAZENDA SÃO ROQUE DA *LUMBER* EM CALMON

Anexo n. 3: TERRAS DA COLONIZADORA *LUMBER*

Anexo n. 4: CROQUIS DAS FORÇAS OFICIAIS NA DEFESA DE UNIÃO DA VITÓRIA DURANTE A GUERRA DO CONTESTADO – 1914

Anexo n. 5: ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – dez. 1915

Anexo n. 6: ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – mar. e abr. 1916

Anexo n. 7: ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – jan. 1916

Anexo n. 8: ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – nov. 1917 até abr. 1918

Anexo n. 9: Folha de pagamento – out. 1923 –TRABALHADORES DA LOCOMOÇÃO

Anexo n. 10: Folha de pagamento, out. 1923 – GUINCHO 4

Anexo n. 11: Folha de pagamento, out. 1923 – DONKEY 2

Anexo n. 12: Folha de pagamento, out. 1923 – GUINCHO 8

Anexo n. 13: Folha de pagamento, out. 1923 – CARREGADOR 3

Anexo n. 14: Folha de pagamento, out. 1923 – CONSERVA 4

Anexo n. 15: Folha de pagamento, out. 1923 – CORTE DE LENHA

Anexo n. 16: Folha de pagamento, out. 1923 – CORTE DE TORAS

Anexo n. 17: História do polonês NICOLAU TOPOROSKI

Anexo n. 18: Roteiro A - aplicado aos antigos trabalhadores da *Lumber*

Anexo n. 19: Roteiro B - aplicado aos antigos trabalhadores da *Lumber*

Anexo n. 20: Carteira de trabalhador da *Lumber*

Anexo n. 21: Depoentes – Tércia Oswalda de Oliveira e Valdemiro Noga

Anexo n. 22: Depoente Pedro Moskwen

Anexo n. 23: Colônias do Oeste Catarinense 1910-1920

ANEXO 1

TELEGRAMA DO GENERAL SETEMBRINO, NOTICIANDO A QUEDA DO AEROPLANO NA CAMPANHA DO CONTESTADO

Telegramma de DE PORTO UNIAO 85-588-1-18H50=

HOJE PARTIRAM DAQUI TENENTE KIRK AVIADOR DARIOLI ESTE EM UM
AEROPLANO DE CINCOENTA CAVALLOS AS ONZE HORAS E ONZE MINUTOS
AQUELLE EM OUTRO DE OITENTA CAVALLOS AS ONZE HORAS E TRINTA
MINUTOS MAIS OU MENOS COM DIRECCAO A PERDIZES AFIM AUXILIAR
ATAQUE AO REDUCTO SANTA MARIA QUE SERA INICIADO AMANHAN 2 A
UMA HORA - DARIOLI APOS 40 MINUTOS MAIS OU MENOS DE VIAGEM
REGRESSOU A ESTA LOCALIDADE DECLARANDO QUE O SEU MOTOR COMECOU
A MOSTRAR IRREGULARIDADES NO FUNCCIONAMENTO E QUE POR ESTA RAZAO
VOLTOU E AINDA PORQUE HAVIA UM POUCO DE VENTO - DECLAROU NAO
TER VISTO AEROPLANO KIRK - QUANDO ESTE DAQUI PARTIO ACOMPANHAMOS
TODOS COM BINOCULO ATE MUITO LONGE PARECENDO QUE VOAVA MUITO
BEM TENDO PASSADO O TEMPO NECESSARIO PARA CHEGAR A ESTACAO DE
CACADOR DISTANTE DAQUI 128 KILOMETROS ONDE DEVERIA ATERRAR PARA
PRIMEIRO DESCANCO COMECOU A DEMORA A NOS PREOCCUPAR != PEDIMOS
NOTICIAS A TODAS AS ESTACOES POIS ELLE DEVERIA SEGUIR A LINHA
FERREA PARA URUGUAY OBTENDO COMO RESPOSTA SEMPRE NAO O TEREM
VISTO PASSAR - VARIAS HYPOTHESES APRESENTARAM SE A MAIS ACEITA
QUE NOS TRANQUILIZAVA UM TANTO ERA A DE QUE SE TERIA ELLE
DIRIGIDO DIRECTAMENTE SEM TOCAR EM CACADOR PARA O CAMPO DE
AVIACAO PREPARADO EM PERDIZES PROXIMO AO ACAMPAMENTO DA COLUMNA
SUL - DETERMINEI QUE UM PROPRIO SEGUISSE COM TODA A URGENCIA
DE CACADOR PARA ALLI AFIM DE VER SI LA O ENCONTRAVA - O TEMPO
CORRIA E AS NOSSAS INQUIETACOES AUGMENTAVAM E COM MUITA RAZAO
POIS AS 4 HORAS RECEBI UM TELEGRAMMA PASSADO NA ESTACAO NOVA

Telegramma de Pls. Data Hora

GALICIA DO SUBDELEGADO DE NOME IGNACIO KUCARDO RESIDENTE NA
COLONIA GENERAL CARNEIRO CONCEBIDO NOS SEGUINTES TERMOS :-
GENERAL SETEMBRINO ; O AEROPLANO CAHIO NO KILOMETRO 42 ESTRADA
DE PALMAS COLONIA GENERAL CARNEIRO . AVIADOR MORTO . AGUARDO
RESPOSTA - MINUTOS DEPOIS RECEBI OUTRO DESPACHO CONCEITUADO
COMMERCIANTE DE NOME JOSE TESSEROLI CONFIRMANDO A INFAUSTA
NOTICIA ACCRESCENDO QUE TINHA POSTO UMA GUARDA AO CORPO NAO
RESTAVA POIS EMVIDA QUE O MALLOGRADO TINHA SIDO VICTIMA PAIXAO
PELA AVIACAO PARA O QUE POSSUIA UMA ENORME CORAGEM E AUDACIA
PARA ESTE AUXILIO QUE O TENENTE KIRK DESEJAVA PRESTAR NUNCA FOI
FORTALECIDO POR QUALQUER EXIGENCIA DA MINHA PARTE POIS DESDE O
INICIO DAS MACHINAS QUANDO EM VIAGEM DA CENTRAL E PELAS MUITAS

e N. Pls. Data Hora

DIFFICULDADES QUE SURGIRAM PARA SUBSTITUICAO DE VARIAS PECAS
INUTILIZADAS RECONHECI OU NAO ACREDITEI NO AUXILIO QUE PODERIAM
PRESTAR OS AEROPLANOS MAIS TENte KIRK UM ESPERANCADO E INCANSAVEL
PARA REALIZAR A SUA ASPIRACAO - QUATRO DIAS ANTES FAZENDO
EXPERIENCIAS EM UM AEROPLANO ~~PARA SOLDADO~~ MINISTERIO DA GUERRA
QUANDO SE DIRIGIA PARA O CAMPO DE ATERRISSAGEM UMA ALTURA DE 400
METROS MAIS OU MENOS QUEBROU A HELICE ~~ARREBENTOU SE~~
ARREBENTOU SE O CAPOTE POREM ELLE TEVE A CALMA NECESSARIA PARA
PARAR O MOTOR EM UM VOL - PIQUE E DIRIGIO A MACHINA PARA UMAS
PEQUENAS ARVORES SOBRE AS QUAES ELLE CAHIO NAS PROXIMIDADES
DA MARGEM DO RIO IGUASSU QUE ELLE CONSEGUIU ATRAVESSAR - KIRK
ENTRETANTO SAHIO SALVO MAS O AEROPLANO COM SERIAS AVARIAS -

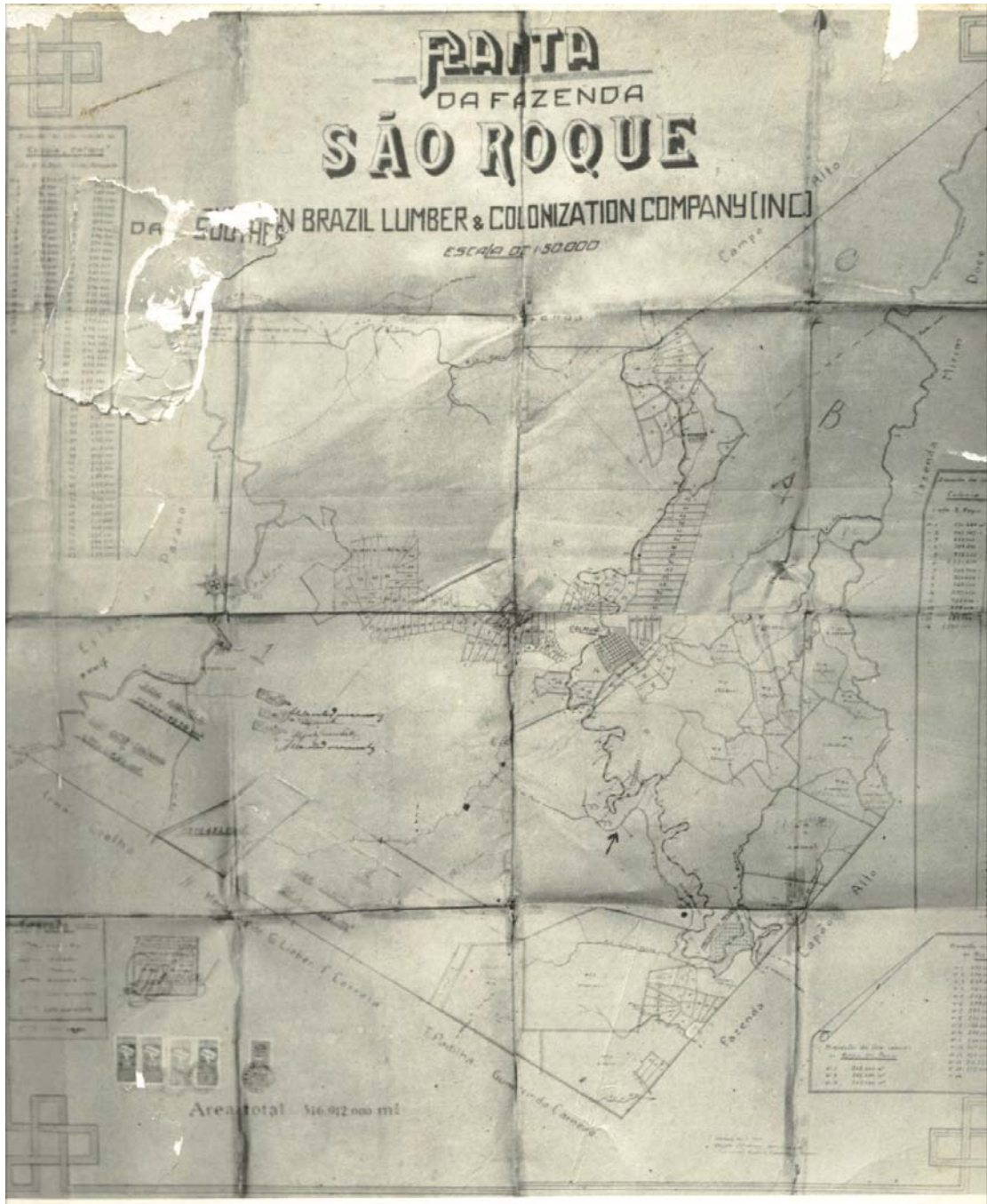
Telegramma de N. Pls. Data Hora

ESSE FACTO ME CONTRARIOU COMPELLINDO ME MESMO A DECLARAR QUE
NAO QUERIA MAIS SABER DE AEROPLANO MAS O VALENTE TENte KIRK NAO
DESANIMOU RESOLVENDO OPERAR NO AEROPLANO IGUASSU DO AEREO CLUB QUE
REPUTAVA UMA MACHINA DE EXCELLENTES QUALIDADES E QUE ERA JA
BASTANTE EXPERIMENTADO - HONTEM FUI HANGAR EM PRESENCA DO MEU ESTADO
MAIOR E DE VARIOS OFFICIAES E DECLAREI AOS AVIADORES QUE EU NAO
ENTENDIA DE AEROPLANOS E QUE DELLES DEPENDIA O APROVEITAMENTO
DE SEUS SERVICOS QUE JULGASSEM AS MACHINAS COM TODOS OS REQUISITOS
NECESSARIOS EMPREHENDESSEM VIAGEM QUE NO CASO CONTRARIO TUDO
REFERENTE A AEROPLANO SE PERDESSE MENOS A VIDA DE UM DELLES
HOJE POR OCCASIAO DA DESPEDIDA EMITTI AS MESMAS IDEIAS QUANDO
ABRACEI E DISSE LHE ADMIRO SUA CORAGEM E AUDACIA SEJA MUITO FELIZ

A FATALIDADE NAO PERMITTIO QUE O ARROJADO AVIADOR E BRIOSO
OFFICIAL DO NOSSO EXERCITO FOSSE REUNIR BRAVOS COMPANHEIROS
QUE SE BATERAO AMANHAN PELO RESTABELECIMENTO DA ORDEM
NESTA REGIAO DA NOSSA PATRIA - APRESENTO V EXCIA E AO EXERCITO
NACIONAL OS MAIS SINCEROS PEZAMES PELA MORTE DE UM ILLUSTRE
COMPANHEIRO - JA SEGUIRAM DOIS OFFICIAES PARA TRANSPORTAR PARA
AQUI DO CORPO DO INFELIZ TENte KIRK SENDO UM DELLES ENCARREGADO
DO RESPECTIVO INQUERITO POLICIAL - PECO DESCULPAR ME POR TAO
MINUCIOSO TELEGRAMMA MAS NECESSARIO EVITAR EXPLORACOES - SAUDS
CORDEAES = GENERAL SETEMBRINO

Fonte: Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado de Caçador, Santa Catarina

ANEXO 2

PLANTA DA FAZENDA SÃO ROQUE DA *LUMBER* EM CALMON

Fonte: Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado de Caçador, Santa Catarina

ANEXO 3

ÁREA DE TERRA DA COLONIZADORA *LUMBER* (FAZENDA SÃO ROQUE)
DEMARCADA E VENDIDA A GUILHERME BENLIN

Fonte: Acervo Particular de Pedro Spautz de Calmon, Santa Catarina

ANEXO 4

CROQUIS DAS FORÇAS OFICIAIS NA DEFESA DE UNIÃO DA VITÓRIA
DURANTE A GUERRA DO CONTESTADO – 1914

Fonte: Arquivo Público de Curitiba

ANEXO 5

ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – dez. 1915

L 10

Southern Brazil Lumber & Colonization Company

END. TELEG. „SOBRALUM"
CODES USED:
WESTERN UNION & BENTLEY'S

ESTADO DE S. CATHARINA
BRAZIL

Mez	Anno	Nome	Chapa	Quantia	Total
Dezº	1915	José Linsmeier	26	3500	
"	"	João Goczinski	64	1000	
"	"	Joaquim Victor de Moraes	100	500	
"	"	João Popilo	171	6000	
"	"	Lino Neves	458	3000	
"	"	Candido Vais	650	200	
"	"	Guilherme Vaidar	683	1200	
"	"	Nicolau Michalzuk	684	2200	
"	"	Elias Baron	685	2200	
"	"	Eduardo Stam	708	1500	
"	"	Adolpho Statar	709	1500	
"	"	Miguel Skiba	741	64400	Paid
"	"	Jorge Pszewszuk	1043	3600	
"	"	José Bilowski	1044	800	
"	"	Basilio Ribeiro	1113	6400	
					98000

Fonte: UNCLAIMED HAGES/Livro dos ordenados não-reclamados. APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 6

ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – mar. e abr. 1916

30

March 1916

1916				
March	Grundina Silar	753	8000	
	Joao Gasper	128	1000	
	Joao de Cruz	813	5500	
	Victor Starlesi	901	5400	Paid 26/9/16
	Joao Luiz	891	6000	
			25900	

April ~~February~~ 1916

Joao Nowaski	199	1800	
Luiz Hatchbach	456	700	
Marcelio Borges	464	7000	Paid 26/9/16
Manoel de Oliveira	486	3000	
" Cordeiro	487	3000	
Martin Garonowski	685	1500	
Camillo dos Santos	752	500	
Stifone Guzowski	904	9800	Paid [illegible]
Janali Fernandes	992	2200	
Alberto Vieira	999	1400	
Feliki Popowski	1014	5700	
Jose Piatkowski	1015	5700	
Alexander Nowackowski	1016	5700	
		47500	
		16.800	
		30.700	

Fonte: UNCLAIMED HAGES/Livro dos ordenados não-reclamados. APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 7

ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – jan. 1916

28

1916	Name	Chapa	Amt	Total
Jany	João Arenski	126	10300	
	Jose St Anna	216	14500	
	Antonio Pedro	353	2100	
	Anastacio Pereira	484	1000	
	Antonio Alves	644	200	
	Manoel Oliveira	648	200	
	Joaquim Prado	649	200	
	Virgilio Goncales	650	200	
	Sebastiano Rodrigues	653	200	
	Luiz Rocha	654	200	
	Francisco Moreira	655	200	
	Joaquim Batista	657	200	
	Manoel Goncalves	683	700	
	Pedro Antoneo	684	2500	
	João Rexa	685	700	
	Ignacio Lucio	688	2500	
	Jose Pedro	689	700	
	João Borges	696	2000	
	Nicolau Cortes	697	2000	
	Maximino Cruz	699	2000	
	Marco Chacao	702	500	
	Jose Constantino	703	2000	
	Marcelino Lemio	705	550 Pago = 4-2-	
	Severino Bonteiro	708	2000	
	Pedro Silva	712	200	
	Jose Padilha	713	200	
	Francisco Napomuceno	718	2000	5500
				550
				49.5

Fonte: UNCLAIMED HAGES/Ordenados não-reclamados. APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 8

ORDENADOS NÃO-RECLAMADOS – nov. 1917 até abr. 1918

L 19

Southern Brazil Lumber & Colonization Company

END. TELEG. „SOBRALUM"
CODES USED:
WESTERN UNION & BENTLEY'S

ESTADO DE S. CATHARINA
BRAZIL

Tres Barras, 28 de Junho de 1918.

ORDENADOS NÃO RECLAMADOS.

NOVEMBRO DE 1917.			
Chapa 166 -	Francisco Pereira	31$500	
" 205 -	Domingos Prado	12$600	
" 312 -	Castor Gomes	38$700	82$800
DEZEMBRO DE1917.			
Chapa 119-	Francisco Suda	59$000 Pago 3/7/18.	
" 355XXX -	Manoel Grillo	$800	
" 312-	Castor Gomes	3$600	
" 795 -	João Bodner	$400	63$800
JANEIRO DE 1918.			
Chapa 247-	Paulo Tymus	64$900	
" 255-	F. Olenka	12$500	
" 732-	João Silva	$500	
" 892-	E. Lehum	2$100	80$000
FEVEREIRO DE 1918.			
Chapa 174-	João Martin	4$000	
" 480-	Francisco Allonso	2$000	
" 688-	Donato Martins	8$500	
" 797-	Wad. Watexoski	10$300	24$800
MARÇO DE 1918.			
Chapa 144-	Herculano Lagos	10$800	
" 174-	Americo Titton	$900	11$700
ABRIL DE 1918.			
Chapa 651-	Estevão Soares	58$100. Pago 3/7/18.	
" 847-	Euclides Marques	1$000	
" 905-	Francisco Alves	8$000	67$100
T O T A L................................			330$200

O.K. P.
1:734$100

V. F.

Fonte: UNCLAIMED HAGES/Livro dos ordenados não-reclamados. APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 9

Folha de pagamento - out. 1923 –TRABALHADORES DA LOCOMOÇÃO

Locomoção

Southern Brazil Lumber & Colonization Company

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 10

Folha de pagamento – out. 1923 - GUINCHO 4

Guincho 4

Southern Brazil Lumber & Colonization Company

Chapa Nº	Nome
641	José Blasczak
642	João Dobrachinsky
643	Francisco [illegible]
644	Antonio Melnyk
645	Nicolau Dobrachinsky
646	Simão Lomnicosky
647	José Chutka
648	Basilio Thomaz
649	João Roduchinsky
650	José Nayder
651	José Kowalsky
652	João Neduzak
653	Antonio Chutka
654	Sebastião Martins
655	Paulo Thomaz
656	Basilio [illegible]
657	Nicolau [illegible]

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 11

Folha de pagamento – out. 1923 - DONKEY 2

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 12

Folha de pagamento – out. 1923 - GUINCHO 8

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 13

Folha de pagamento – out. 1923 CARREGADOR 3

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 14

Folha de pagamento – out. 1923 - CONSERVA 4

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 15

Folha de pagamento – out. 1923 - CORTE DE LENHA

Corte de Lenha — Southern Brazil Lumber & Colonization Company

Lenha

Chapa Nº	Nome	M.B.	Preço	Total
961	Elias Rementuk	47,00	1000	47000
962	Luiz Silva	240,00	1500	360000
963	Pedro Ribeiro	111,90	1000	111900
964	Thomaz Schenky	148,90	1000	148900
965	Basilio Ploticio	206,10	1000	206100
966	Thomaz Barchak	271,10	1000	271100
967	Isaias Ribas	106,10	1000	106100
968	Manoel Lima	845,50	1700	1437300
969	José Lima	271,70	1000	271700
970	Emeraldo Cassettari	295,30	1000	295300
971	Cyro Gonçalves	74,00	1400	103600
972	Antonio Chmilka	56,30	1000	56300
973	João Nedugak	73,80	1000	73800
974	João Carlos	1.300,60	1500	1950900
975	João Affonso	48,50	1400	067900
976	Angelino Ribeiro	53,60	1000	53600
977	Argemiro Taborda	274,60	1400	384400
978	Emilio Pochevalo	173,30	1000	173300
979	José Benda			
980	Manoel da Silveira	538,00	1800	968400
981	Ignacio de Carvalho	773,40	1000	773400
982	Estefino Soares	70,60	2000	141200
983	Antonio Mazurquewicz	74,00	1000	74000
984	Gabriel Ribeiro	108,00	2000	216000

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 16

Folha de pagamento – out. 1923 - CORTE DE TORAS

Southern Brazil Lumber & Colonization Company

Fonte: LIVRO DA SBL&CC – Folha de pagamento APRJB (Arquivo Particular de Romário José Borelli)

ANEXO 17

História do polonês NICOLAU TOPOROSKI

Na Polônia, o povo vive sob a pressão do regime da Rússia. A Rússia tinha muito interesse na Polônia, pela fertilidade do solo e por causa da saída pelo mar.

Uma família polonesa trabalhava na agricultura, criava seus gansos e era muito católica. Chegava o cobrador de impostos: se não tivessem dinheiro "zkoty", ouro, levava qualquer mercadoria. E a mercadoria escolhida foram os gansos, todos os gansos!

Entregaram ao cobrador de impostos, mas esconderam dois casais para não terminarem com a criação. Mas foram descobertos e o castigo foi trabalho forçado para um membro da família. O pai foi para esses trabalhos forçados para poupar seus filhos. Já era de idade avançada, e os filhos ainda jovens, tinham uma vida pela frente.

Os mais moços começaram a sonhar, sonhar com outra terra, que ficava longe, além do mar.

Brasil, terra fértil, liberdade, clima, tudo, tudo muito bom!

Entre 1871 e 1920, entraram no Brasil cerca de 25.000 poloneses. Suas principais colônias foram instaladas no Paraná, nos municípios de São Mateus, Rio Negro, União da Vitória.

Os poloneses vinham sob contrato para povoar o Sul do Brasil, em regimes de pequenas propriedades, estabelecendo-se como agricultores. Chegaram em navios, superlotados. Eram alojados na Hospedaria do Imigrantes que funcionava como um mercado.

Em 1914, após o desembarque no Rio de Janeiro, um polonês chamado Nicolau Toporoski, teve sua primeira dificuldade no Brasil.

Virou seu prato esperando a sopa, mas logo desvirou-o, pois estavam servindo feijão que ele nunca havia comido.

Nicolau havia deixado na Europa a mulher com dois filhos, que viriam na próxima viagem. Já tinham vendido todas as "perenes" cobertas de penas, pois tinham informações que no Brasil era muito quente. Nicolau ficou na Hospedaria dos Imigrantes, esperando o navio que viriam a mulher e os dois filhos, para que ele pudesse receber sua parte de Terra que constava em contrato como povoador de uma pequena propriedade no Sul do Brasil. Era 28 de julho de 1914. O Império Austro-Húngaro declara guerra à Sérvia. Começa a Primeira Guerra Mundial. E as viagens de outros navios trazendo imigrantes foi imediatamente suspensa.

Nicolau espera notícias, lê jornais. Num jornal, a notícia que sua cidade na Polônia, onde ficaram os familiares, "Russaw", cidade das Rosas, foi bombardeada. Tudo ficou arrasado.

Nicolau está só no Brasil, e perde o direito de colonizador de um pedaço de terra no Sul do Brasil! Vai então trabalhar sob contrato na construção de ferrovias. Trabalha na construção de estradas de ferro que ligam São Paulo ao Rio Grande do Sul, sob a responsabilidade da Brazil Railway e Cia, pertencente a um grupo norte-americano também responsável pela construção da Estrada de Ferro, Madeira-Mamoré, nos confins da Amazônia. Isso por volta de 1915.

Nesse tempo, conhece uma pessoa também imigrante polonesa e forma uma nova família no Brasil, pois não teve mais noticias da Polônia. Terminando o contrato na construção de estradas de ferro, Nicolau procurou emprego na Lumber como mecânico.

Era 11 de novembro de 1918, e assinado armistício entre a Alemanha e os Aliados, terminava a 1ª Guerra Mundial.

A Southern Brazil and Colonization pertence ao mesmo grupo norte-americano que dirigiu o Brazil Railway. Com sede em Três Barras, a Lumber fixa inúmeras famílias de imigrantes que vieram prestar seus serviços nas categorias de mão-de-obra e de serviços especializados.

A Lumber instalou-se em 1911, extraindo madeira e erva-mate, construindo a maior serraria da América do Sul.

Em 1913, a empresa suspende suas atividades em virtude da revolução dos fanáticos. Recomeçou em 1915.

Nicolau recebe uma visita inesperada em Três Barras. É seu irmão Leo que fugiu da Polônia num navio cargueiro. Traz notícias da Polônia... Sua mulher e seus filhos estão vivos, pedem ajuda, a guerra destruiu tudo!

Continuava trabalhando na Lumber. Agora é preciso fazer muita economia! A mulher de Nicolau rasga penas de gansos para vender. Faz bróias em panos brancos de saco que ficam lindas toalhadas. É preciso, é justo mandar a metade do pagamento para a família que ficou na Polônia.

Os anos passam. Chega mais uma carta da Polônia. É do filho pedindo permissão do pai para casar! A filha também escreve da Polônia. Nicolau lê as cartas da Polônia e chora, olha para os filhos pequenos aqui, e também chora!

Um dilema. Começa a pensar muito! Voltar para a Polônia ou ficar no Brasil?

Compra um terreno em Três Barras, pois moravam nas casas da Lumber. Compra madeira, vai fazer uma casa, criar muitos gansos, pois perto tem um riacho onde os gansos podem nadar!

Mas não chegou a construir a casa, pediu demissão da Lumber e disse que precisava viajar para muito longe.

Deixou em Três Barras sua mulher esperando seu sétimo filho. À noite, sua mulher rasgava as penas de gansos para vender e chorava muito.

Depois de oito meses, próximo ao nascimento de seu oitavo filho, Nicolau volta para casa. O Consulado Brasileiro não permitiu a saída de Nicolau do Brasil, pois ele já havia formado uma família numerosa aqui.

Nicolau voltou doente, não trabalhou mais e aquela família passou tantas dificuldades! Sem recursos, sem casa própria, sem terra, passaram fome, passaram frio, doenças, humilhação. A miséria era terrível!

A mulher de Nicolau saía de madrugada para trabalhar nas roças de grandes proprietários: carpir, plantar, colher o feijão. Também pintava a cal as casas que naquele tempo eram muito altas, pois quase todas tinham sótão.

Levava um filho junto, para o trabalho, e os outros deixava em casa. As famílias ricas pediam sua filha Maria e ela dizia:

-Filho não é cachorro! Filho não se dá!

Os negros anos se passaram Os meninos cresceram, e com 14 anos, começaram a trabalhar na Lumber. Maria, sua filha, trabalhava na casa do diretor da Lumber.

Nicolau ficou doente durante 20 anos e faleceu.

Nascido na Polônia em 1878

+Falecido em 1915, sepultado em Três Barras.

A Lumber, em 1940, foi incorporada ao Patrimônio da União. Seus operários foram indenizados na sua maioria, mas alguns ainda permaneceram até 1952, quando uma grande extensão de terras do município foi desapropriada pelo Governo Federal, para a instalação de um campo de Instrução Militar. Com a extinção da Lumber, muitos moradores tiveram que se mudar para outras localidades, como, Curitiba, União da Vitória, Mafra, etc. Alguns mudavam também suas casas. Alguns filhos de Nicolau também se mudaram de Três Barras, após a extinção da Lumber.

Um filho foi para Curutiba, outro para o Rio de Janeiro e a filha Maria, já casada e mãe de duas filhas, mudou-se para União da Vitória.

Era o dia 13/02/65. Chegava no correio de Três Barras, novamente, uma carta da Polônia. Essa carta ficou guardada num baú da família durante 21 anos sem que ninguém respondesse. A mulher de Nicolau também já estava muito doente.

A extinção da Lumber e o êxodo rural estagnaram o progresso de Três Barras.

Quase virou uma cidade fantasma. Suas casa no centro lembrava aqueles filmes do Velho Oeste!

Mas, a partir de 1956, novamente em Três Barras, uma firma americana fixa-se. É a Rigesa, Celulose Papel e Embalagens Ltda. Com grande reflorestamento e fábrica, há esperanças de progresso para o Município. Aumenta a população. Chegam muitos moradores de Lages, Santa Catarina, do Paraná e de diversos lugares. É o progresso que invade o Município. Dentre esses novos moradores, também uma filha de Maria, neta de Nicolau.

Seu marido vem trabalhar na Rigesa, deixando residência em Três Barras.

Maria, vindo a passeio a Três Barras, encontrou a carta de seu irmão. A carta dizia:

Cidade das Rosas, Polônia, 13/02/65.

Não sei se esta carta é recebida, mas cumprimento como é o costume polonês, em primeiro lugar, que seja louvado Nosso Senhor Jesus Cristo.

Querido tio Nicolau. O que vos cumprimenta é o seu sobrinho, Mariano, filho de Adão e Suzana. O endereço consegui de seu filho, não sei se acertei, mas experimento mandar esta carta para Três Barras, talvez alguém leia e me conte sobre a sua saúde e a sua convivência. E também o tio Leonardo se ainda vive ou algum de seus filhos. Peço mandar o endereço deles se for possível para que eu possa me comunicar com todos. Não tenho muito a escrever, porque não sei se recebem esta carta. Mas depois, ao responder esta, nos comunicamos melhor, pois faz algum tempo que não temos notícias suas. Na próxima carta, mando fotografia e peço por demais que me respondam esta carta. Fico aguardando ansioso a sua resposta e mando saudações das melhores. Aqui se despede.

Mariano, filho de Adão e Suzana.

Maria respondeu a carta em março desse ano, e qual não foi surpresa quando também recebeu resposta!

Cidade das Rosas, 1986.

Caríssima Prima Maria

Eu recebi sua carta bem no sábado de Aleluia. Até chorei de tanta alegria, que recebi a resposta da carta depois de longos anos. Maria, você pergunta quem da família ainda vive: Marcelo, filho de Adão e Suzana. Eu sou a nora deles, o sogro Adão e a sogra Suzana não vivem mais. E o meu

Mariano que escreveu aquela carta há 21 anos atrás, também não vive. Faz 25 anos que faleceu. Procurou muito por vocês e não alcançou receber a resposta da carta.

Eu também me chamo Maria, esposa de Mariano e tenho 3 filhos, Pedro, Francisco e Miguel. E agora, Maria, me escreva de onde você encontrou meu endereço?

Tivemos uma Páscoa muito feliz, parecia que você estava entre nós. Mas ficaríamos felizes se você viesse para a Polônia nos visitar.

Por caridade, mande fotos de tua família. Esperamos ansiosos a próxima carta.

Também envio uma foto. É do meu filho Miguel, sua esposa Guenia e o casamento de sua filha. O endereço agora é: W, Botorega W5. –Os. Russow 59-950.

Miguel já fez todos os papéis para ir para o Brasil. Mas a Maria que mande do Brasil alguma declaração que ela é sua parente para que ele possa ter permissão para viajar. Na Polônia, ainda impera o regime comunista. Maria já providenciou essa declaração no Fórum de União da Vitória. Precisou levar Identidade, escritura da casa, etc... O documento já foi levado à Polônia neste final do mês de agosto!

O último capítulo dessa história será a visita de Miguel ao Brasil e os laços dessa família poderão finalmente se encontrar...Ps. Solidariedade.

FONTE: Revista os pioneiros, Três Barras, ano 1, n. 2, out. 1986

ANEXO 18

ROTEIRO PADRÃO APLICADO AOS ANTIGOS TRABALHADORES DA *LUMBER*

Local e data:
NOME:
Local e data do nascimento:

1 – Quanto tempo trabalhou na *LUMBER*? Quando?

2 – Quais foram os trabalhos realizados na *LUMBER*?

3 – O que tem a dizer sobre a sua experiência de TRABALHO na *LUMBER*?

4 - O que tem a dizer sobre a EMPRESA *LUMBER*?

5 - O que tem a dizer sobre os DIRIGENTES da *LUMBER*?

6 - O que tem a dizer sobre os SALÁRIOS pagos pela *LUMBER*?

7 – Que lembranças guarda do tempo que trabalhou na *LUMBER*?

8 – É possível fazer uma comparação entre o tempo de ANTES e DEPOIS da atuação da *LUMBER* no CONTESTADO?

9 – Relatar sobre o seu TRABALHO na *LUMBER*.

10 – Relatar FATOS/MEMÓRIAS/HISTÓRIAS que marcaram sua vida antes, durante e mesmo depois de ter trabalhado na *LUMBER* - BIOGRAFIA.

ANEXO 19

ROTEIRO PADRÃO APLICADO AOS ANTIGOS TRABALHADORES DA *LUMBER* – ITENS ESPECÍFICOS

1 – Qual era a jornada de trabalho na *LUMBER*?

2 – Quais eram os tipos de trabalho que tinham para serem feitos? Tinham trabalhos leves?

3 – Quais eram os trabalhos que davam mais dinheiro? Quem os fazia?

4 – Existiam treinamentos para certos trabalhos na *LUMBER*? Era possível ser promovido para um trabalho melhor?

5 – Como eram contratados os trabalhadores da *LUMBER*? Tinham preferências por algum tipo de trabalhador ou grupo étnico?

6 – Quem eram os trabalhadores da *LUMBER*? De onde vinham?

7 – Tinham caboclos que trabalhavam na *LUMBER*?

8 – Quem eram os chefes e como mandavam?

9 – Como era feito o pagamento pelo TRABALHO? Em dinheiro? Onde?

10 – Todos compravam no mesmo ARMAZÉM? Que produtos mais consumiam? Eram caros? Sobrava muito dinheiro no final do mês?

11 – Existiam seguranças particulares? Como agiam com os trabalhadores?

12 – Para onde eram vendidas as madeiras beneficiadas na *LUMBER*?

13 - Existiam americanos trabalhando na *LUMBER*? Quantos e o que faziam?

14 – Como os AMERICANOS eram visto pelos trabalhadores brasileiros?

15 – Existiam outros lugares que ofereciam EMPREGOS melhores ou mesmo SALÁRIOS melhores do que na *LUMBER*?

16 – Como era o atendimento na FARMÁCIA E NO HOSPITAL?

17 – Tinha médico? Assistentes? Atendiam só no hospital?

18 – Os serviços de médico e remédios eram pagos pelos trabalhadores ou a própria *LUMBER* pagava?

19 – Quais eram as doenças mais comuns na época?

20 – Quais os tipos de acidentes mais comuns na *LUMBER*?

21 – Como era o HOTEL e quem eram os hóspedes?

22 – Como era o CASSINO e quem eram os freqüentadores? Era divertimento de todos? Como funcionava?

23 – Como era o CINEMA e quem freqüentava?

24 – Que tipo de filmes era mostrado no CINEMA? Em que dias e horários? Quanto custava o ingresso?

25 – Você lembra o nome de algum filme que assistiu?

26 – Quem assistia os filmes eram só os trabalhadores da *LUMBER*?

27 – Como funcionava o POSTO DE PUERICULTURA?

28 – Todos os filhos de trabalhadores da *LUMBER* estudavam? Era pago o estudo?

29 – Quem foram as(os) professoras(es) do POSTO DE PUERICULTURA da *LUMBER*?

30 – Qual era a idade dos alunos e o que aprendiam no POSTO DE PUERICULTURA? Até que idade estudavam na própria *LUMBER*?

31 – Como eram as COMEMORAÇÕES do dia 04 de julho e do dia 07 de setembro na *LUMBER*?

32 – Existiam mulheres que trabalhavam na *LUMBER*? Em que serviços? O salário era igual ao dos homens?

33 – Houve época de CRISES, de NÃO-PAGAMENTO, DE GREVES ou manifestações e descontentamento dos trabalhadores?

34 – Houve época em que a MADEIRA não teve valor, com grandes estoques sem ter para quem vender?

35 – Houve época em que os trabalhadores receberam salários atrasados ou mesmo nem receberam?

36 – Houve época em que o salário esteve muito baixo ou sempre esteve com um bom valor?

37 – Além de madeira beneficiada de PINHEIRO, que outras madeiras eram exploradas pela *LUMBER* e com que finalidade?

38 – Além da venda de madeiras, dormentes e caixas desarmadas, a *LUMBER* tinha outras atividades? Fazendas? Colonização?

39 – Como a *LUMBER* vendia as terras depois de retirar a madeira? Para quem as vendia e a que preço?

40 – O que aconteceu com a *LUMBER* e com os TRABALHADORES quando ela foi NACIONALIZADA?

Mais algum FATO, HISTÓRIA OU MEMÓRIA QUE GOSTARIA DE RELATAR?

ANEXO 20

CARTEIRA DE TRABALHADOR DA *LUMBER*

EMPREGOS OCUPADOS

Nome do estabelecimento, empresa ou instituição, Southern Brazil Lumber e Colonization Company

Cidade Tres Barras

Estado Santa Catharina

Rua —

n. —

Espécie do estabelecimento Serraria

Natureza do cargo Servente

Data da admissão 14 de Novembro de 1933

Data da saída 15 de Junho de 1971

Remuneração (especificada) Setecentos e cincoenta reis por hora.

Percentagens

Observações

Southern Brazil Lumber & Colonization Co.

Assinatura do empregador

Bishop

Superintendente

Foto: Jozette Dambrowki
Carteira de trabalho do operário Pedro Moskwen

ANEXO 21

DEPOENTES: TÉRCIA OSWALDA DE OLIVEIRA E VALDEMIRO NOGA

Foto: autor
Canoinhas, Santa Catarina, jan. 2007

ANEXO 22

DEPOENTE PEDRO MOSKWEN

Foto: Jozette Dambrowski
Pedro Moskwen – entrevistado em janeiro de 2008 na cidade de Porto União, Santa Catarina
Nascimento: 13/09/1915.
Falecimento: 15/09/2008.

ANEXO 23

TERMO DE CONSENTIMENTO AUTORIZADO

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL – PUC-RS

FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - FFCH

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH

Linha de Pesquisa: Sociedade, Urbanização e Imigração

Projeto de Pesquisa: A instalação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* e o desencadeamento da Guerra na Região do Contestado.

Pesquisador: Delmir José Valentini

Orientadora: Dra. Núncia Santoro de Constantino

TERMO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

Em 1997 concluímos estudos históricos sobre a Guerra do Contestado levantando documentos em arquivos, jornais da época, livros e, principalmente, depoimentos de antigos remanescentes do tempo dos redutos ou até mesmo, descendentes de pessoas que haviam lutado durante o conflito que ficou conhecido como Guerra do Contestado.

Ainda em 1998 iniciamos uma pesquisa sobre a instalação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* e o desencadeamento da Guerra na Região do Contestado. Depois de pesquisar em Arquivos Públicos e particulares, jornais e bibliografia existente, empregamos a metodologia da história oral, realizando ENTREVISTAS com antigos trabalhadores da *LUMBER*, descendentes de trabalhadores e descendentes de sertanejos do tempo dos redutos.

Neste sentido, deseja-se sua autorização para o exame das informações concedidas nessa entrevista, como requisito para a tese de doutorado em desenvolvimento e futura utilização histórica. Fica garantido o bom uso das informações para o avanço do conhecimento e dos estudos históricos. Eventualmente poderão ser usados relatos da entrevista, imagens e documentos fornecidos, sempre com a autoria informada, sem conseqüências prejudiciais futuras e mantida a confidencialidade na eventual divulgação dos resultados.

A participação, nesta pesquisa, não oferece risco ou prejuízo à pessoa entrevistada. Se no decorrer da pesquisa o(a) participante resolver não mais continuar, terá toda a liberdade de o fazer.

Após ter sido devidamente informado de todos os aspectos desta pesquisa e ter esclarecido todas as minhas dúvidas, eu ________________________________ concordo em participar dela.

Porto Alegre, ____ de ____________________ de 2005.

____	____
Delmir José Valentini Pesquisador e entrevistador	Entrevistado